

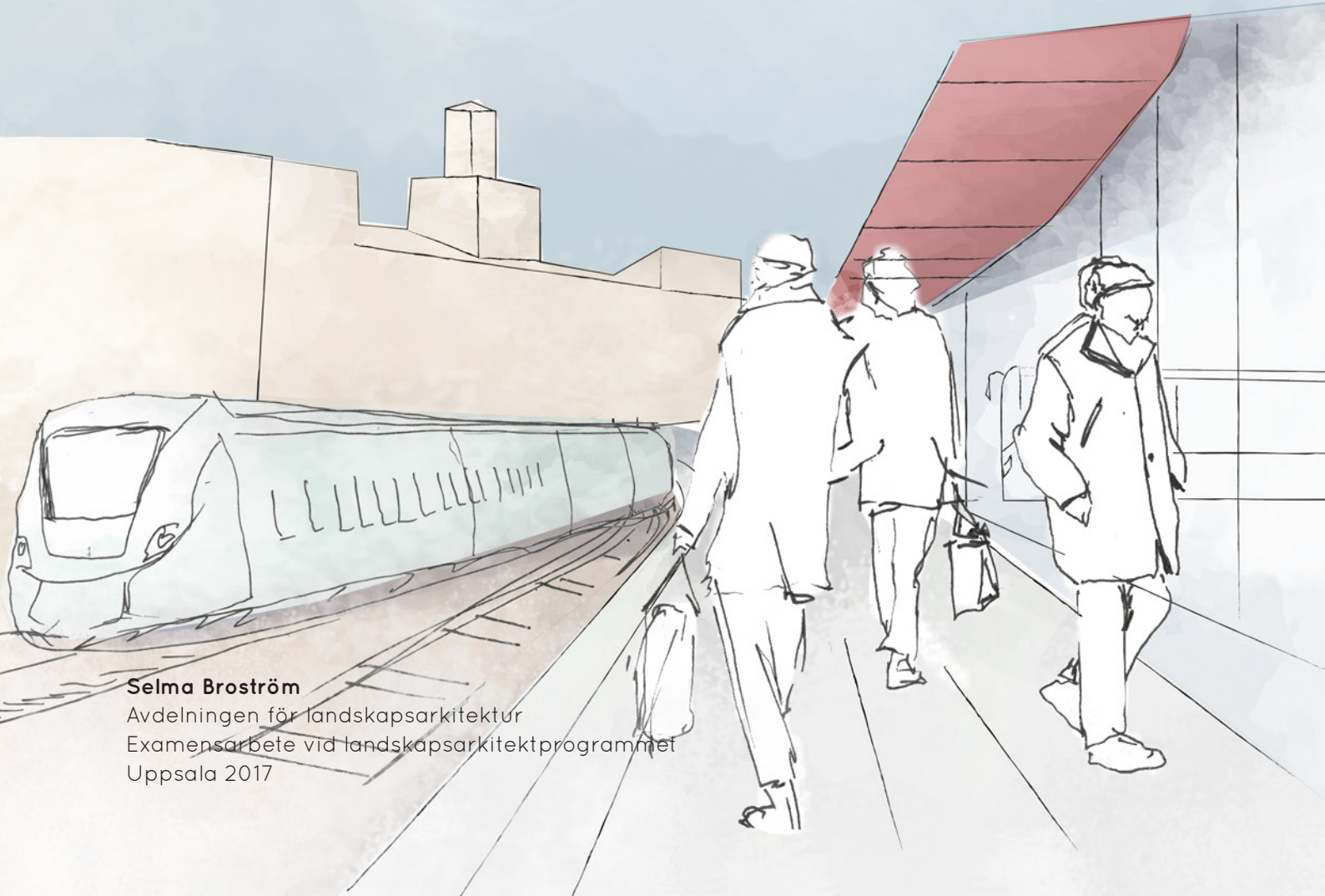


Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Institutionen för stad och land

# "HUR BLEV DET?" FRÅN MÅLSÄTTNING TILL VERKLIGHET

En jämförande studie mellan målsättning och  
verklighet i Resecentrum Falun



**Selma Broström**

Avdelningen för landskapsarkitektur  
Examensarbete vid landskapsarkitektprogrammet  
Uppsala 2017

Sveriges lantbruksuniversitet  
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap  
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala  
Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitekturprogrammet  
EX0504 Självständigt arbete i landskapsarkitektur, 30 hp  
Nivå: Avancerad A2E

© 2017 Selma Broström, e-post: [selmabrostrm@gmail.com](mailto:selmabrostrm@gmail.com)

**Titel på svenska:** "Hur blev det?" Från målsättning till verklighet

*En jämförande studie mellan målsättning och verklighet i Resecentrum Falun*

**Title in English:** "How was the outcome?" From Objective to Reality

*A comparative study between objective and reality in Resecentrum Falun*

**Handledare:** Kerstin Nordin, institutionen för stad och land

**Examinator:** Daniel Bergqvist, institutionen för stad och land

**Biträdande examinator:** Sylvia Dovlén, institutionen för stad och land

**Omslagsbild:** Selma Broström

**Övriga foton och illustrationer:** Av författaren om inget annat anges.

Samtliga bilder/foton/illustrationer/kartor i examensarbetet publiceras med tillstånd från upphovsrättsinnehavaren

**Originalformat:** A4

**Nyckelord:** Vision, Målsättning, Stadsplanering, Infrastrukturplanering, Resecentrum Falun

**Online publication of this work:** <http://stud.epsilon.slu.se>

# FÖRORD

Jag vill rikta ett stort tack till min handledare Kerstin Nordin som bistått med goda råd under examensarbetets gång. Tack min fina familj och vänner för stöttning och korrekturläsning. Tack mina kollegor på Sweco som har spridit positiv energi varje dag under mitt skrivande.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Selma Broström'.

Selma Broström  
Uppsala, mars 2017

# SAMMANFATTNING

I arbetet med stadsplaneringsprojekt kan det uppstå glapp mellan målsättningar som tas fram i planeringsskedet och det verkliga resultatet (Svensson 2015). Enligt Nyström (1999) kan en planeringsprocess styras av både normer och mål. Det innebär att planer antas och genomförs efter att målsättningar har formulerats. Kritik kan riktas mot den målstyrda planeringen eftersom de förmedlade målsättningarna kan visa en felaktig ideologisk bild som inte förankras i verkligheten (Nyström 1999).

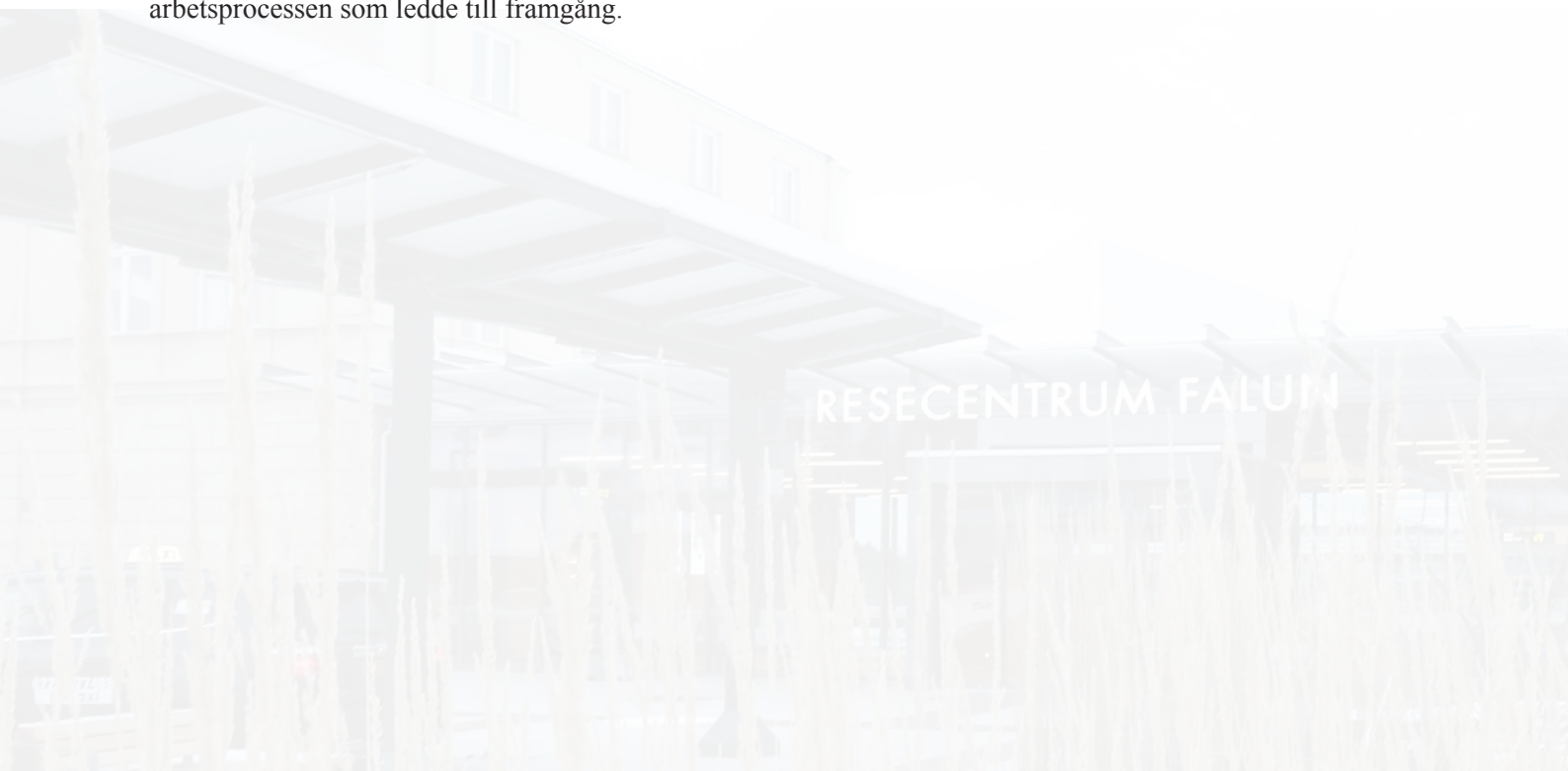
I detta examensarbete undersökte jag skillnader mellan målsättningar i planeringsskedet och den färdigställda anläggningen. En fallstudie av Resecentrum Falun belyste hur arbetsprocessen gick till mellan aktörer som ledde till ett resultat som bedömdes vara lyckat, gällande färdigställande och arbetsprocess, av konsulter i branschen. Arbetet baserades på en litteraturstudie, en fallstudie med intervjuer och dokumentgranskning samt en analys där en bedömning genomfördes med utgångspunkt från ett platsbesök på Resecentrum Falun.

Det gynnsamma samarbetet i arbetsprocessen mellan aktörerna för Resecentrum Falun bestod av kontinuitet, interna möten och studiebesök. Kontinuiteten innebar att enskilda personer var delaktiga i projektet under lång tid, något som tack vare deras engagemang visade sig vara en styrka för det specifika projektet. En huvudprojektledare med ansvar att medla mellan aktörer visade sig vara en faktor i arbetsprocessen som ledde till framgång.

Min bedömning från undersökningen är att resecentrum är ett projekt med många styrande praktiska delar att förhålla sig till. Det innebär att svårigheter kan uppstå att möta värden i det offentliga stadsrummet på en sådan plats. Resultatet från undersökningen visar att när målsättningar formuleras med stort tolkningsutrymme, kring hur platsen ska upplevas, kan värdefulla kvalitéer i det offentliga stadsrummet kompromissas bort.

Bedömningen av hur målsättningar kommer till uttryck kan förenklas och bli mindre subjektiv genom att involvera fler personer i platsbesöket och på så vis kunna föra ett resonemang kring hur gestaltning av vissa värden kommer till uttryck. Det kan göras genom att anordna workshops, platsintervjuer eller platsbesök i grupp tillsammans med resenärer.

Skillnaden mellan en målstyrande planeringsprocess och en norminriktad är att vid formulering av mål skapas planer som blir mer förankrade i det lokala sammanhanget. Resultatet av undersökningen visar att den målstyrande planeringsprocessen kan ha stora fördelar. Genom att sätta upp visioner och mål utifrån platsens förutsättningar ges utrymme för att skapa innovativa och kreativa idéer, samtidigt kräver det ett engagemang av inblandade personer för att det inte ska uppstå ett glapp mellan målsättning och verklighet.





# SUMMARY

This summary gives a brief description of the different components of the thesis – the Introduction, Aim and research questions, Limitations and Methodology. Further the Result and Discussion are presented.

## Introduction

In the process of urban planning projects, there may be gaps between objectives that are developed in the planning stage and the actual results (Svensson 2015). An objective controlled planning process can regulate all levels of planning. This means that the plans are adopted and implemented after goals have been formulated. Criticism can be directed to this planning process because the objectives can show false ideological images that is not attached in reality (Nyström 1999).

The travel centre, “Resecentrum Falun”, is considered as a project with successful work process and outcome of the completed facility. The common vision and the objectives were provided through a program in which a consulting architect had a leading role in the design process.

Falun has an advantageous geographical position as a node in the Swedish railroad network, as shown in the map. Good connections in rail traffic provides good conditions for commuting to nearby towns in the region, as well as good connections to the two largest cities in Sweden.

Owners and stakeholders of the project “Resecentrum Falun” are Falun municipality, together with the Swedish Transport Administration “Trafikverket” and “Dalatrafik”. The planning stage was followed by agreements between the stakeholders, comprehensive planning and detailed development plans which regulated the reconstruction.



Map from the Swedish Transport Administration (2016) over the Swedish railway network. Processed by the author.

## Aim and research questions

The aim of this study is to examine the difference between the objectives and the completed facility. The thesis is based on a case study of “Resecentrum Falun” with the aim to investigate how the objectives were formulated during the planning stage and are expressed in the completed facility. Further the case study of “Resecentrum Falun” is highlighting factors from the work process that led to a result that is considered to be successful by consultants in the business.

The main question of the thesis:

- How can the objectives of the planning stage be expressed in the completed facility?

To answer the main question there are also secondary questions examined:

- What objectives were in the planning stage of “Resecentrum Falun”?
- How was the work conducted?
- How was the outcome of the completed facility compared with the objectives from the planning stage?

## Limitations

The thesis is based on a site-specific study and it is defined geographically by “Resecentrum Falun”. The investigation is limited by the stakeholders, who financed the project. Interviews were conducted with project leaders of the stakeholders, Falun Municipality, “Trafikverket” and “Dalatrafik”. A consultant from Sweco, who had a leading role when established the Program (Falu kommun 2012), were interviewed because of its great commitment to the project.

Also, the thesis is limited to interpret the objectives from the planning stage. The document review deals with two programs that have been developed through a partnership between the stakeholders and three documents produced by Falun Municipality. All documents were considered to be relevant to analyse because they suited the stakeholders' overall objectives for “Resecentrum Falun”.

## Methodology

The thesis consists of three main methods: a literature study, a case study and an analysis. They were used to achieve the aims of the thesis. The literature study represents an investigation, based on theory, of “resecentrum” in general and the case study represents an investigation, based on a study, of “Resecentrum Falun” in specific. To describe how the identified objectives were expressed in the completed facility an analysis was conducted.

### Literature study

I did an extended literature study to identify the concept of a travel centre, “Resecentrum”. This method helped me to describe the meaning of a travel centre to the society, the definition of a “resecentrum” and an overview of what factors that may be important in a collaboration between involved stakeholders. The research, for theory, were made in Swedish because “resecentrum” is an established concept in Sweden. The theory section ends with a summary of the conclusions that could be identified from the text. These conclusions provided a basis for the further collecting the objectives for the specific project “Resecentrum Falun” and processing the results of the case study.

### Case study

The case study represents the result of the investigation of “Resecentrum Falun”. Through a case study of a real example, context-dependent knowledge can be achieved (Granvik 2005). In order to answer the questions within the framework of the thesis, a survey was applied based on a case study. The case study consisted of a document review and interviews. The interviews were conducted to examine how the work between the stakeholders went and to highlight important factors from their working process. It helped me to figure out the objectives that stakeholders put extra emphasis on. Research interviews in a semi-structured form is a tool to get personal answers in the survey (Kvale 1997). The document review was carried out to identify the objectives that were the basis for “Resecentrum Falun” during the planning stage. This review was inspired by the method of content analysis according to Bergström & Boréus (2005) which can be used to identify and examine the meaning of a selected text. By identifying sub-objectives from the document review, an assessment of the expression at the site could be carried out.

### Site visit

An analysis compares the results from the literature study with the results of the case study in order to fulfil the aim of the thesis. The analysis was based on the site visit on 16th January 2017 where a checklist with identified sub-objectives was used as support. The purpose of the site visit was to value the sub-objectives identified from the document review expression in the completed facility. Factors identified from the literature study helped to explain if the sub-objective was expressed or not at the site.

## Result

In the literature study three perspectives that a travel centre includes was identified: *The city's development*, *The travellers perspective* and *The public space*. The objectives in the category *The city's development* are attached in a longer perspective and are dependent on political decisions and private actors who see the advantage of the development in the strategic area. Most of the objectives in *The traveller's perspective* was expressed on the site. The site provides the traveller access to services and to switch between modes easily and conveniently. During the site visit, I perceived weaknesses in the safety and security as the place was dominated by traffic and was partly difficult for pedestrians to orientate.

The result of the study show that most of the sub-objectives, in the category *The public space*, was partially expressed or not expressed at the site. The summary of the document review shows that the "Resecentrum Falun" functional solutions was important, while there was also an ambition to design an attractive place with spatial qualities. The stakeholders was focused on the functional solution, which may have contributed to the fact that the objectives linked to spatial qualities were lost during the working process.

The cooperation between the stakeholders was based on discussion, continuity and coordination meetings throughout the entire process which gave advantage when the objectives were expressed at the site. The continuity meant that individuals were involved in the project for a long time, which thanks to their dedication proved to be a strength for the specific project. The project manager of Falun municipality had the main responsibility to mediate between the stakeholders different objectives and desires.

## Discussion

The aim of the thesis was to examine the factors between the objectives of the planning stage and the completed facility. The purpose was also to highlight elements of the work that led to a result that was judged to be successful by consultants in the business. The survey showed that there was no simple answer to the differences between goal and reality, and that the work between actors can be complex and challenging. There is a difference in the specification of the objective, which has been a crucial factor in assessing the objective expression in the completed facility.

In the research I have realized that in a project with no common goal to refer to, it can make in uncertainty for outsiders to understand the project. This could mean that problems can arise when project leaders are changed during to working process. In this type of project, it turned out that the work process is very long, so it is relevant to discuss what can happen if people changed during the working process.

The result showed that there were aims to design "Resecentrum Falun" as an attractive place with spatial qualities, but this objectives had too much room for interpretation and needed to be removed in expense of the functional solutions. It turned out that there may be difficulties to meet the spatial qualities in a travel centre which carries a lot of functional solutions. To meet the objectives about spatial qualities and fulfil them in a travel centre, a landscape architect can act as a client support in the early stages because we are specialized in designing public spaces with spatial qualities.

Based on my research, I believe that an objective controlled planning has great benefits. By setting up the visions and objectives based on the conditions of the site, there is space to create innovative and creative ideas. However, in the same time it requires a commitment of the people that are involved, otherwise a gap between objective and reality can occur.



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<u>1. INLEDNING .....</u>	<u>10</u>
1.1 Introduktion.....	11
1.2 Begreppen vision, målsättning och delmål .....	12
1.3 Falun .....	13
1.3.1 "Resecentrum Falun: tillbakablick" .....	13
1.3.2 Inblandade aktörer.....	15
1.4 Syfte .....	16
1.4.1 Frågeställningar .....	16
1.5 Avgränsningar .....	16
1.6 Disposition.....	16
1.6.1 Läsanvisningar .....	17
1.7 Begreppsförklaring .....	17
<u>2. METOD .....</u>	<u>18</u>
2.1 Litteraturstudie .....	19
2.2 Fallstudie.....	19
2.2.1 Intervju .....	19
2.2.2 Dokumentgranskning .....	20
2.3 Platsbesök .....	21
<u>3. FÖRDJUPNING RESECENTRUM &amp; ARBETSPROCESS.....</u>	<u>22</u>
3.1 Resecentrums utmaning.....	23
3.2 Arbetsprocessens utmaning .....	23
3.3 Summering fördjupning resecentrum & arbetsprocess .....	24
<u>4. FÖRDJUPNING RESECENTRUM FALUN .....</u>	<u>26</u>
4.1 Faktorer från arbetsprocessen .....	27
4.1.1 Konkretisering av visionens innebörd .....	27
4.1.2 Komplex arbetsprocess .....	27
4.1.3 Program samlade gemensamma målsättningar .....	27
4.1.4 Projektledare med huvudansvar .....	27
4.1.5 Gemensamma målsättningar.....	28
4.1.6 Skilda målsättningar.....	28
4.1.7 Utmaningar under arbetsprocessen .....	28
4.1.8 Verklighetsförankrade målsättningar .....	28
4.1.9 Summering faktorer från arbetsprocessen .....	29

4.2 Identifierade målsättningar och delmål.....	30
4.2.1 Program för parallella uppdrag (Falun kommun et. al 2003) .....	30
4.2.2 Översiktsplan för Falun kommun, fördjupning för Södra centrum (Falun kommun 2006) .....	31
4.2.3 Detaljplan för Knutpunkten mm (Falun kommun 2010).....	32
4.2.4 Program - Resecentrum Falun (Falun kommun 2012).....	34
4.2.5 Detaljplan för Regionbussterminal (Falun kommun 2013).....	35
4.2.6 Summering dokumentgranskning .....	36
<b>5. RESULTAT .....</b>	<b>38</b>
5.1 Platsbesök.....	39
5.1.1 Stadens utveckling.....	39
5.1.2 Resenärens perspektiv.....	41
5.1.3 Det offentliga stadsrummet .....	43
5.2 Slutsats .....	45
<b>6. DISKUSSION.....</b>	<b>46</b>
6.1 Har syftet uppnåtts? .....	47
6.1.1 En gynnsam arbetsprocess .....	47
6.1.2 Ett glapp kan uppstå .....	48
6.2 Begreppen vision och målsättning .....	49
6.3.1 Litteraturstudie.....	50
6.3.2 Fallstudie.....	50
6.3.3 Platsbesök .....	51
6.4 Nya insikter .....	51
6.4.1 Nya frågeställningar .....	51
<b>7. REFERENSER.....</b>	<b>52</b>
<b>8. BILAGOR.....</b>	<b>54</b>
8.1 Bilaga 1: Presentation av intervjuade personer .....	54
8.2 Bilaga 2: Intervjufrågor till projektledarna från Falun kommun, Trafikverket och Dalatrafik .....	55
8.3 Bilaga 3: Intervjufrågor till konsulten .....	56
8.4 Bilaga 4: Checklista från platsbesöket .....	57



# 1. INLEDNING

I detta kapitel ges en introduktion till ämnet och förklaring hur begreppen vision, målsättning och delmål används i examensarbetet. Vidare presenteras syfte, frågeställningar, avgränsning, disposition och begreppsförklaring.

## 1.1 Introduktion

I arbetet med stadsplaneringsprojekt kan det uppstå glapp mellan målsättningar som tas fram i planeringsskedet och det verkliga resultatet. En bidragande orsak till glappet är ett bristfälligt samband mellan översiktlig planering och detaljplanering. Således är det viktigt för planerare att sätta projektet de arbetar med i ett lämpligt perspektiv för att kopplingen mellan vision och verklighet ska vara konkret (Svensson 2015). Enligt Nyström (1999) kan en planeringsprocess styras av både normer och mål. Den målstyrande planeringsprocessen uppstod som en reaktion mot tidigare norminriktad planering. Det innebär att planer antas och genomförs efter att målsättningar har formulerats. Kritik kan riktas mot den målstyrda planeringen eftersom de förmedlade målsättningarna kan visa en felaktig ideologisk bild som inte förankras i verkligheten (Nyström 1999).

Boverket (2012) har formulerat nationella mål för Sverige som ska uppnås till år 2025. Ett mål handlar om hanteringen av växande stadsregioner i samband med att befolkningen växer och flyttar från landsbygd till städer i stor utsträckning. En sådan utveckling ställer högre krav på kollektivtrafik och därmed investeringar i infrastruktur. Således behöver stadskärnor bindas samman och en utbyggnad av den spårbundna kommunikationen är nödvändigt. I samband med att befolkningen växer och fler människor kommer att vistas på samma ytor i storstäder ställs också högre krav på offentliga miljöer såsom resecentrum. Genom att utveckla spårbunden infrastruktur kan förutsättningarna för arbetspendling förbättras. Samverkan mellan kommuner inom en region kan bidra till att förbättra sådana möjligheter regionalt (Boverket 2012).

Trafikverket (2013a) beskriver för att ett lyckat slutresultat i ett resecentrum ska uppnås, bör aktörer med olika inriktningar samverka i arbetsprocessen med en gemensam vision och målsättning. Det antogs i början av examensarbetet att när aktörer, med olika målsättningar, är inblandade i arbetsprocessen kan det uppstå problem vid färdigställande av ett projekt så som ett resecentrum.

Under min praktik på Sweco har jag kommit till insikt med att projekt inom stadsplanering och infrastruktur ofta innebär en lång arbetsprocess med många inblandade. En vägledande målsättning kan fylla en viktig roll vid utvecklingen av denna typ av projekt. Vidare kan det innebära en utmaning när det gäller att konkretisera målsättningens uttryck i den färdigställda anläggningen. Från kollegor på Sweco har jag fått reda på att Resecentrum Falun är ansett som ett projekt med lyckad arbetsprocess och färdigställande. I Resecentrum Falun samarbetade Falu kommun, Trafikverket och Dalatrafik tillsammans från ett tidigt skede. Den gemensamma visionen och målsättningen för projektet förmedlades i ett program där en konsulterande arkitekt hade en ledande roll vid utformandet<sup>1</sup>.

Som landskapsarkitekt intresserar jag mig för stadsplaneringsfrågor, där resecentrum kan vara en viktig del för en stads utveckling. Inför examensarbetet var jag nyfiken på att studera vilka lärdomar som kan dras av ett projekt som anses vara lyckat när det gäller arbetsprocess och det färdiga slutresultatet.

1

Per Grundström, Projektledare Falu kommun,  
mejl 2016-09-26

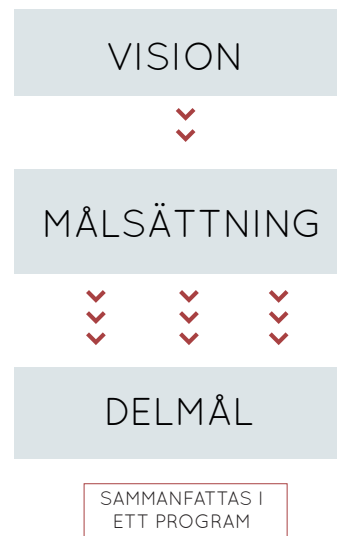
## 1.2 Begreppen vision, målsättning och delmål

I examensarbetet används vision som ett samlingsbegrepp för den övergripande målsättningen som fanns med projektet. Det antas att visionen är kortfattat formulerad och marknadsför projektet. Den kan vara relativt diffust formulerad samtidigt som den ger en bild över projektet.

Begreppet målsättning används i examensarbetet som ett övergripande mål för projektet. Ett antagande är att målsättningarna är gemensamma med en viss skillnad på var tonvikten ligger hos varje aktör. Oavsett om målsättningen är gemensam eller inte, anses den av aktörerna i ett tidigt skede vara möjlig att uppnå i verkligheten. Målsättningar är således konkret beskrivna och ska gå att relatera till under hela arbetsprocessen.

Delmålen är identifierade målsättningar som har brutits ned i olika delar. Att bryta ned målsättningarna till olika delmål är nödvändigt för att kunna genomföra en mätbar undersökning om skillnader mellan målsättning och det färdigställda projektet.

Ett program kan användas för att sammanställa målsättningarna i ett projekt. Programmet är ett dokument som tagits fram under arbetsprocessen och förmedlar en gemensam syn på utformning av funktion och gestaltning.



Figur 1. Bild som förklarar begreppen vision, målsättning och delmål.



Figur 2. Karta över Sveriges järnvägsnät, hämtad från Trafikverket (2016). Bearbetad av författaren.

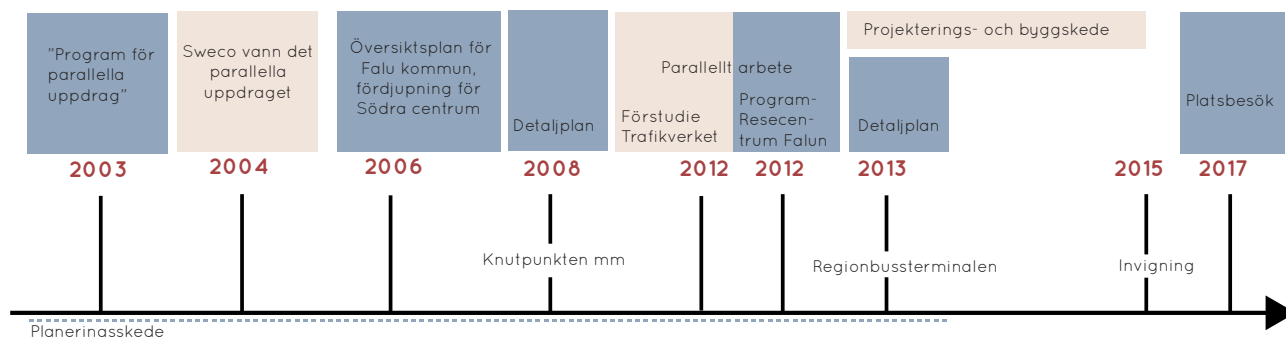
## 1.3 Falun

Falu kommun, Dalarnas residensstad, har enligt Statistiska central byrån (2016) drygt 57500 invånare. Kommunen har ett centralt läge i landskapet Dalarna som ligger i mitten av Sverige (Falun 2016a). År 2001 blev Falun utsett till världsarv tack vare dess historiskt präglade industrilandskap (UNESCO 2016).

Kartan visar att Falun har ett fördelaktigt geografiskt läge som kommunikationsnod i Sveriges järnvägsnät. Det finns goda kopplingar till Stockholm och Göteborg samt närhet till större städer i regionen såsom Borlänge och Gävle, vilket skapar förutsättningar för pendling till närliggande städer i regionen.

### 1.3.1 "Resecentrum Falun: tillbakablick"

Byggnationen påbörjades 2013 och Resecentrum Falun invigdes i augusti 2015. Falu kommun är tillsammans med Trafikverket och Dalatrafik ägare och beställare av projektet. En ombyggnation och samordning av kollektivtrafiken började diskuteras under 1990-talet. Startskottet var 2003 när ett avtal tecknades och program upprättades genom ett samarbete mellan fyra inblandade aktörer: Falu kommun, Dalatrafik, Trafikverket och Jernhusen. Planeringen följdes genom avtal mellan aktörerna, fördjupad översiktsplan och detaljplan som reglerade ombyggnationen<sup>2</sup>. När projekterings- och byggskedet påbörjades fanns en tajt tidsplan att projektet skulle färdigställas innan Skid-VM 2015. Sweco Architects fick uppdraget som konsult genom parallellt uppdrag 2003 som utlystes genom ett samarbete mellan alla aktörer. Deras uppdrag innebar att utforma ett program som samlade aktörernas gemensamma målsättningar om Resecentrum Falun<sup>3</sup>.



Figur 3. Tidsaxel över projektet. Blåa rutor visar delar ur planeringsskedet som har hanterats i examensarbetet och fallstudien.

2 Per Grundström, Projektledare Falu Kommun, Intervju 2016-10-18

3 Mathias Ahlgren, landskapsarkitekt/stadsplanerare Sweco, intervju 2017-01-16







### 1.3.2 Inblandade aktörer

Aktörer i Resecentrum Falun var Falu kommun, Dalatrafik och Trafikverket. De finansierade projektet tillsammans med bidrag från två organisationer, Region Dalarna och Eu-finans via tillväxtverket (Falu kommun 2012). Jernhusen, tidigare ägare till en del av marken, var inte delaktiga i processen vid utvecklandet av resecentrum eftersom deras ägor såldes vidare till Falu kommun<sup>4</sup>.

**Falu kommun:** Ansvariga för ombyggnation av Korsnäsvägen, ny infart och cirkulationsplats, samt byggnationen av Knutpunkten som samlar alla lokala busslinjer (Falu 2016b). Enligt Trafikverket (2013a) ansvarar den kommunala aktören för gång- och cykelvägar som an knyter till resecentrum samt angoringsplatser och parkering. I detta fall äger Falu kommun järnvägsstationshuset.

**Trafikverket:** Ansvariga för byggnation av plan-schild korsning av järnvägsspåren, trappor, hiss och väderskydd. De utförde även ombyggnation av spår och plattformar samt omlokalisering av Grycksbobanan (Falu kommun 2013). Enligt Trafikverket (2013a) är deras roll att skapa förutsättningar i ett transportslagsövergripande- och samhällsperspektiv.

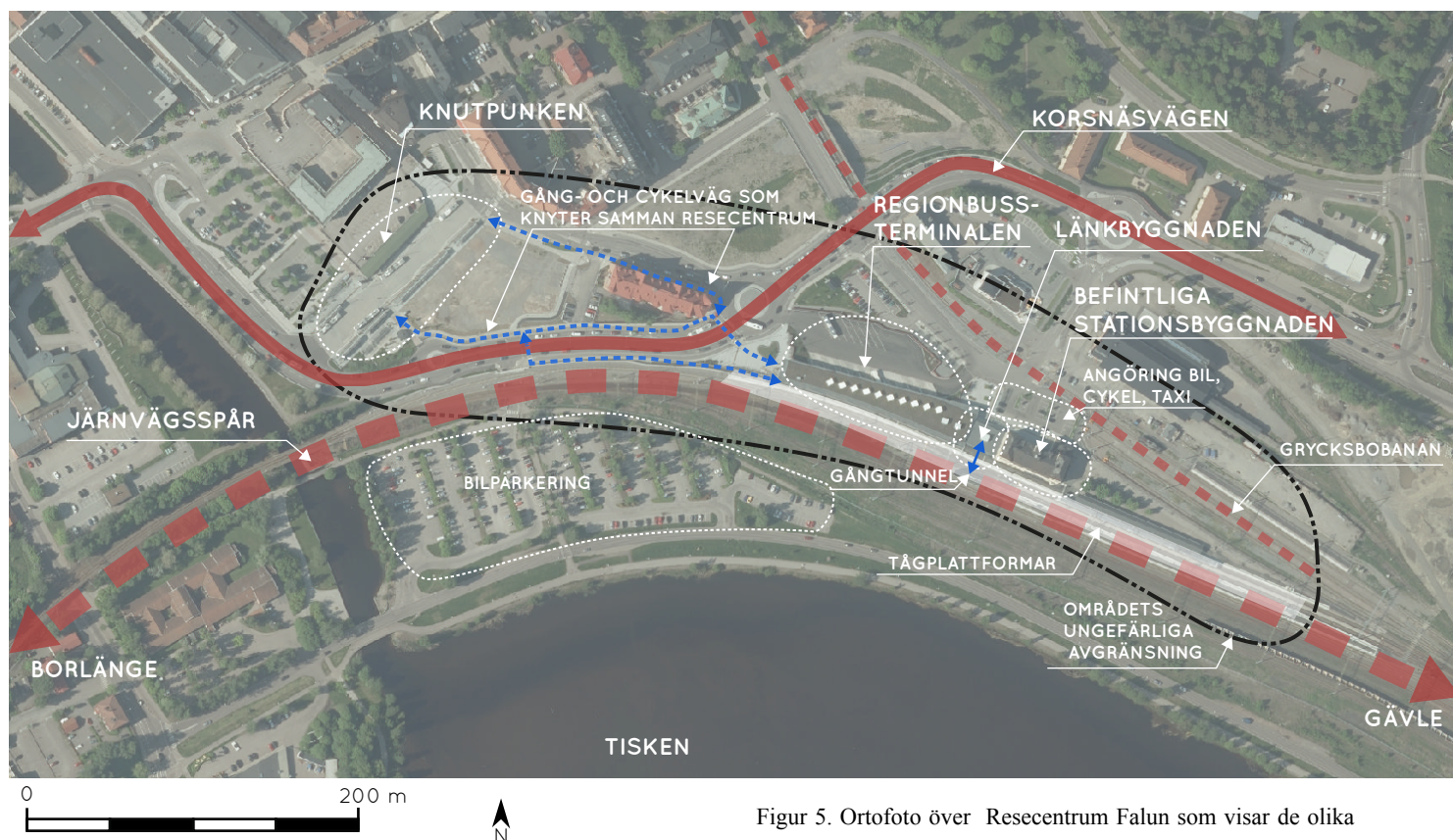
Trafikverket ansvarar för anläggning och drift av järnvägar samt den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Det innebär utveckling och förvaltning av spår, plattformar samt plattformsförbindelser som tar resenären till och från tåget (Trafikverket 2013a).

**Dalatrafik:** I Resecentrum Falun stod Dalatrafik för byggnationen av regionbussterminalen som placerades in till järnvägsspåret och den befintliga stationsbyggnaden (Falu kommun 2013). Dalatrafik ansvarar för länets regionala kollektivtrafik och ägs av Region Dalarna (Dalatrafik u.å.).

**Sweco Architects:** Aktörerna utlyste genom ett samarbete en tävling ”Program för parallella uppdrag” (Falu kommun et. al 2003). Sweco Architects vann och blev tilldelade, på uppdrag av Falu kommun, som ansvarig konsult för projektet. Konsultföretaget upprättade ett program (Falu kommun 2012) för Resecentrum Falun som låg till grund för vidare planering och projektering av projektet. Programmet sammanfattar aktörernas gemensamma syn på funktioner, utformning och gestaltning<sup>5</sup>. Efter upprättandet av programmet, i projekteringskedet, utformade Sweco regionbussterminalen på uppdrag av Dalatrafik (Sweco u.å.).

4 Per Grundström, Projektledare Falu kommun, mejl 2016-09-26

5 Per Grundström, Projektledare Falu kommun, mejl 2016-09-26



Figur 5. Ortofoto över Resecentrum Falun som visar de olika beståndsdelarna av Resecentrum Falun. Svart markering visar områdets ungefärliga avgränsning. Bearbetad av författaren med utgångspunkt från Programmet (Falu kommun 2012).

## 1.4 Syfte

Syftet med examensarbetet är att undersöka skillnader mellan målsättningar, formulerade tidigt i projektet, och den färdigställda anläggningen. Examensarbetet baseras på en fallstudie av Resecentrum Falun med syfte att undersöka hur målsättningar som formulerades under planeringsskedet kommer till uttryck i den färdigställda anläggningen. Vidare belyser fallstudien av Resecentrum Falun faktorer från arbetsprocessen som ledde till ett resultat som bedöms vara lyckat av konsulter i branschen.

### 1.4.1 Frågeställningar

Arbetets huvudfrågeställning:

- Hur kan målsättningar från planeringsskedet komma till uttryck i den färdigställda anläggningen?

För att besvara huvudfrågeställningen undersöktes även de sekundära frågeställningarna:

- Vilka målsättningar för Resecentrum Falun kan identifieras från planeringsskedet?
- Hur gick arbetsprocessen till?
- Hur blev resultatet av den färdigställda anläggningen i jämförelse med målsättningar från planeringsskedet?

## 1.5 Avgränsningar

Den tidsmässiga avgränsningen ligger inom ramen för examensarbete i landskapsarkitektur, 20 veckor. Syftet preciserar undersökningen som platsspecifik där examensarbetet avgränsas geografiskt av Resecentrum Falun.

För att utreda och belysa faktorer från arbetsprocessen i planeringsskedet avgränsas examensarbetet till inblandade aktörer som hade en beställande roll under hela arbetsprocessen. Kontakter upprättades med projektledare från Falu kommun, Trafikverket och Dalatrafik. Personerna valdes ut på grund av deras ledande roll och långa erfarenhet i projektet. För att väga in en konsults roll valdes en ansvarig arkitekt ut från Sweco till intervju. Personen hade stort engagemang i projektet och satt inte på beställarsidan vilket bidrog till flera perspektiv i undersökningen.

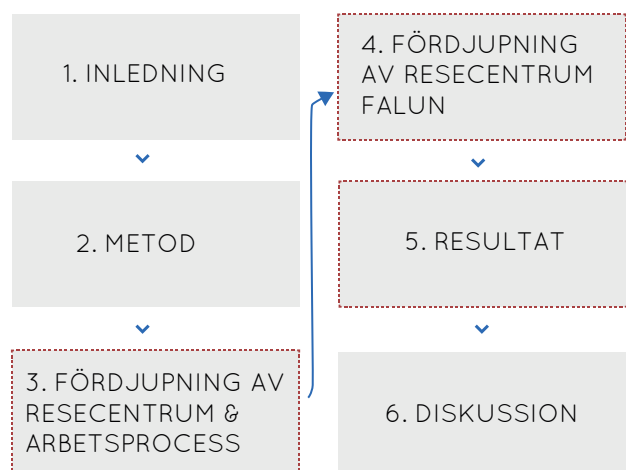
Projektering- och byggskedet togs inte till hänsyn i undersökningen. Undersökningen avgränsas till att identifiera målsättningar från planeringsskedet.

Avgränsningen innebär att dokumentgranskningen behandlade två program som hade tagits fram genom ett samarbete mellan aktörerna samt tre dokument framtagna av Falu kommun med stöd av PBL-processen. Samtliga dokument ansågs vara relevanta att analysera eftersom de förmedlade aktörernas gemensamma målsättningar och Falu kommuns målsättningar med Resecentrum Falun.

Avgränsningen för examensarbetet exkluderar intervjuer med resenärer eftersom fokus riktas mot samarbetet mellan aktörerna och dess arbetsprocess. Konsekvenserna av detta val, som innebär att intervjuer med resenärer faller utanför examensarbetets avgränsning, gör att undersökningen påverkas av de beställande aktörernas perspektiv och uppfattning. I fortsatta studier hade det varit intressant att jämföra resenärernas uppfattning mot aktörernas eftersom dessa är brukare av platsen.

## 1.6 Disposition

Examensarbetet består av sex delar som utgörs av Inledning, Metod, Fördjupning av resecentrum, Fördjupning av Resecentrum Falun, Resultat och Diskussion.



Figur 6. Bild över examensarbetets disposition. Rutorna med röda ramar är delar inräknade till resultatet från examensarbetets olika metoder. Kapitel 5 redovisar huvudresultatet från undersökningen.

### 1.6.1 Läsanvisningar

Examensarbetet riktar sig framförallt till yrkesverksamma landskapsarkitekter, planarkitekter och stadsplanerare inom konsultbranschen samt aktörer som är beställare till den här typen av projekt. Examensarbetet är tillgängligt för studerande till landskapsarkitekter och arkitekter. Det kan även vara intressant för allmänheten att se tanken bakom projektet och jämföra det med verkligheten.

I examensarbetet finns faktarutor med slutsatser från föregående text lyfts fram och ger läsaren en kort sammanfattning om dess innehåll. Slutsatsdelen uppnår syftet och bedömer hur målsättningarna kommer till uttryck på platsen.

## 1.7 Begreppsförklaring

**Aktör:** Vid anläggning av ett projekt kan offentliga och privata aktörer vara inblandade i projektet. (Trafikverket 2013). I examensarbetet används aktör som ett samlingsbegrepp för de finansierande beställarna till projektet Resecentrum Falun, alltså Falu kommun, Trafikverket och Dalatrafik.

**Detaljplan:** Enligt 4 kap. 1 § av plan- och byggnadslagen (2010:900) tar kommunen fram en detaljplan som reglerar markanvändning och byggnation av ett bestämt område.

**Fördjupad översiktsplan:** Enligt 3 kap. 23 § av plan- och byggnadslagen (2010:900) ger kommunen ut en fördjupad översiktsplan för utveckling inom ett begränsat område. Den kan användas när ett särskilt intresse ska tillgodoses eller när ett specifikt område inom översiktsplanen ska ändras. Den har en högre detaljeringsgrad än översiktsplanen och utgör ett underlag för både kort och långsiktig planering.

**Gestaltningssprogram:** Gestaltningssprogrammet är ett redskap som används för att säkerställa en hög kvalitet av anläggningen och för att kommunicera mellan de inblandade aktörerna. Med detta dokument kan sammanhanget mellan målbilden och utförandet jämföras för att se om det stämmer överens (Trafikverket 2014a). I examensarbetet är programmet (Falu kommun 2012) en variant av ett gestaltningssprogram, kan även kallas planprogram, som samlar aktörernas gemensamma målsättningar om anläggningens utformning.

**Järnvägsplan:** Beskriver hur anläggningen ska se ut och hur den ska byggas (Trafikverket 2013b).

**Plan- och byggnadslagen, PBL:** Enligt 1 kap. 1 § av plan- och byggnadslagen (2010:900) behandlar bestämmelser om att kommunerna måste planera och redovisa användningen av mark och vatten. Den syftar till att stödja en jämlik och långsiktig utveckling av samhället som främjar människors livsmiljö.

**Planeringsskede:** I detta skede görs avvägningar mellan olika intressen och bestämmelser för markanvändningen utarbetas (Trafikverket 2014b). I examensarbetet är planeringsskedet ett samlingsbegrepp som innefattar hela arbetsprocessen innan projekterings- och byggskedet påbörjas.

**Projekteringsskede:** När planen, som behandlar ombyggnationen av anläggningen, är färdigställd övergår projektet från planeringsskedet till ett projekteringsskede där bygghandlingar upprättas (Trafikverket 2013b).

**Regionförstoring:** Förbättrade kommunikationer och ökade pendlingsmöjligheter gynnar arbetsmarknaden vilket i sin tur kan bidra till att regionen växer i yta (Boverket 2005).

**Regional planering:** Samordning av planeringsfrågor i ett större geografiskt område och över kommunens gränser (Boverket 2016).

**Rumsliga kvalitéer:** I examensarbetet är rumsliga kvalitéer kopplade till hur en plats upplevs. Det handlar om värden i sociala aspekter som baseras i undersökningen på hur jag som individ, under min bedömning, upplever platsen.

**Översiktsplan:** Enligt 3 kap. 1-4 § av plan- och byggnadslagen (2010:900) upprättas en översiktsplan av varje kommun och omfattar hela den gällande kommunen. Den ska vägleda i beslut om långsiktig utveckling av den fysiska miljön samt hur den befintliga ska användas och bevaras. Det finns ingen juridisk bindning i översiktsplanen.

## 2. METOD

I detta kapitel redovisas metoderna som använts för att uppnå syftet med examensarbetet. Dessa metoder var en litteraturstudie, en fallstudie som tillämpas genom mer specifika metoder: semi-strukturerade intervjuer och dokumentgranskning samt ett platsbesök med checklista som utvecklades med stöd från litteraturstudien och dokumentgranskningen.



## 2.1 Litteraturstudie

Litteraturstudien bestod av en fördjupning av Resecentrum. Den behandlar resecentrums betydelse för samhället, definitionen av ett resecentrum samt en översikt om faktorer som kan vara viktiga vid ett samarbete mellan inblandade aktörer. Litteratursökningarna gjordes i databaserna Epsilon, Libris, Google och Google Scholar. Sökorden som användes i kombination för alla databaser var *arbetsprocess*, *framgångsfaktorer*, *gestaltning*, *infrastrukturprojekt*, *målstyrning*, *resecentrum*, *stadsplanering* och *vision*. Sökningarna gjordes på svenska eftersom resecentrum är ett definierat begrepp i Sverige och för att undersökningen baserades på ett specifikt projekt i Sverige. Litteratur föreslogs även av landskapsarkitekter som hade erfarenhet av att arbeta med resecentrum, där en del av dessa hade insyn i arbetet med Resecentrum Falun. Ytterligare litteratur kom från Trafikverkets hemsida eller publikationer förknippade med byggnationer av resecentrum och gestaltning av infrastrukturmiljöer. De utvalda dokumenten och publikationerna gav därutöver hänvisning till mer relevant litteratur.

Litteraturstudien redovisas genom löpande textform. Avsnittet avslutas med en summering av slutsatser som kunde identifieras ur texten. Dessa slutsatser utgjorde en grund för insamling och bearbetning av resultatet från fallstudien.

## 2.2 Fallstudie

Genom en fallstudie av ett verkligt exempel kan kontextberoende kunskap uppnås (Granvik 2005). För att besvara frågeställningarna inom ramen för examensarbetet tillämpades en undersökning baserat på en fallstudie. I fallstudien tillämpades mer specifika metoder som, semi-strukturerad intervju med nyckelpersoner och dokumentgranskning följt av ett platsbesök. Dessa specifika metoder användes för att besvara frågeställningen och skapa förståelse för ämnet (Stake 1995). Den specifika platsen är viktig för att besvara frågeställningen samtidigt som studien kan appliceras på andra liknande projekt. Utgångspunkten för val av fall till studien innebar ett projekt som ansågs vara lyckat gällande arbetsprocess och färdigställande av konsulter i branschen.

### 2.2.1 Intervju

Intervjuerna genomfördes för att undersöka och belysa viktiga faktorer från arbetsprocessen mellan aktörerna under planeringsskedet. Vid bearbetning av resultatet från intervjuerna togs stöd från den sekundära frågeställningen ”Hur gick arbetsprocessen till?”. Intervjuerna besvarade även vilka målsättningar som aktörerna lade extra tonvikt vid. Forskningsintervjun, av semistrukturerad form, är ett verktyg att använda sig av för att väga in personliga svar i undersökningen och låta respondenten svara öppet på frågan (Kvale 1997).

Fyra intervjuer genomfördes och bidrog till en djupare förståelse för projektet samt hur målsättningarna, i deras anseende, förhåller sig till slutresultatet. Projektledarna från Falu kommun, Trafikverket och Dalatrafik, ansedda som nyckelpersoner för projektet, valdes ut till intervju eftersom de hade en övergripande roll under planeringsskedet i projektet Resecentrum Falun.

LITTERATURSTUDIE	FÖRDJUPNING RESECENTRUM	>Grund för bearbetning av resultatet från fallstudien
FALLSTUDIE	FÖRDJUPNING RESECENTRUM FALUN	>Intervjuer: faktorer från arbetsprocessen >Dokumentgranskning: identifierade målsättningar
RESULTAT	PLATSBESÖK SLUTSATS	>Sammanvägning resultat >Hur blev det?

Figur 7. Bild som förklarar examensarbetets metoder.



Till intervjuerna ansågs dessa personer vara mest relevanta att intervjua eftersom deras roller innebar stort ansvar i projektet från beställarsidan. Trafikverkets projektledare under planeringsskedet hade slutat och därför intervjuades projektledaren från byggskedet. Intervjun med konsulten gav djupare förståelse för dennes roll och agerande.

Intervjuerna inleddes med generella frågor om personens roll samt vilken tidsperiod de hade varit delaktiga i projektet. Vidare följdes intervjun av omkring tio stycken frågor, *se bilaga 2 och 3*. De öppet ställda frågorna hjälpte mig tyda vilken tonvikt de olika respondenterna hade kring vision och målsättning. Det bidrog även till en verklighetsförankring av målsättningen eftersom de kunde exemplifiera den genom konkreta exempel. Metoden gav mig insikt om viktiga lärdomar från arbetsprocessen som var viktiga vid förverkligande av målsättningen. De intervjuade personerna presenteras i *bilaga 1*.

Intervjuerna genomfördes genom fysiska möten eftersom det skapade möjlighet till att reagera på plats med spontana frågor och uppföljningsfrågor. Formuleringen av frågorna skiljer sig beroende på vem som blev intervjuad eftersom projektledarna från respektive aktör hade en beställarroll vilket konsulten inte hade. Konsulten utformade Programmet (Falu kommun 2012) på uppdrag av Falu kommun och hade ett stort engagemang i projektet. Intervjuerna spelades in för att täcka all information som uppkom vid intervjutillfället. Vidare till resultatet reducerades och sammanfattades materialet utifrån vilken info som är relevant för att besvara frågeställningen. Resultatet redovisas i löpande textform och avslutas med slutsatser som lyfter fram och sammanfattar det viktigaste ur avsnittet. Intervjuerna publiceras i enlighet med informerat samtycke (Kvale 1997).

## 2.2.2 Dokumentgranskning

Dokumentgranskningen genomfördes för att identifiera vilka målsättningar som stod till grund för Resecentrum Falun under planeringsskedet. Vid bearbetningen av resultatet togs stöd från den sekundära frågeställningen "Vilka målsättningar för Resecentrum Falun kan identifieras från planeringsskedet?". Dokumentgranskningen inspirerades av metoden innehållsanalys som enligt Bergström & Boréus (2005) kan användas till att identifiera och undersöka utvalda texters innebörd. Genom att identifiera målsättningarna i dokumentgranskningen kunde de konkretiseras till delmål för att kunna genomföra en bedömning av dess uttryck på platsen. Samtliga dokument som granskades var offentliga handlingar och förmedlade målsättningar kopplade utvecklingen av Resecentrum Falun. Dokumentgranskningen behandlade två program framtagna genom ett samarbete mellan aktörerna samt tre dokument framtagna av Falu kommun med stöd av PBL.

Dokumenterna som var framtagna genom ett samarbete mellan Falu kommun, Trafikverket och Dalatrafik var "Program för parallella uppdrag (2003)" och "Program – Resecentrum Falun (2012)" och förmedlade aktörernas gemensamma målsättning. Dokumenten, framtagna av Falu kommun, som granskades var "Fördjupning av översiktsplan för Södra centrum (2006)", "Detaljplan för Knutpunkten mm (2010)" samt "Detaljplan för Regionbussterminal (2013)".

I dokumentgranskningen samlades målsättningar in baserat på text, bilder och kartor. Eftersökningen av målsättningar baserades på slutsatser från kapitel 3 som behandlar tre olika perspektiv som resecentrum berör. Resultatet från dokumentgranskningen sammanfattades och redovisas genom en löptext baserat utifrån min uppfattning och vad jag tolkade var viktigt i målsättningen. Varje avsnitt avslutas med slutsatser som sammanfattar det viktigaste ur avsnittet och lyfter fram hur målsättningarna hade utvecklats under tidens gång. En summering av dokumentgranskningen redovisar sammanfattade målsättningar, kategoriserade med utgångspunkt från litteraturstudien, som ansågs vara viktiga vid utveckling av Resecentrum Falun. Resultatet från dokumentgranskningen användes som underlag vid platsbesöket där målsättningarnas uttryck bedömdes på platsen. Dokumentgranskningen skedde parallellt med utformning av intervjufrågor.

## 2.3 Platsbesök

Platsbesöket och huvudresultatet för undersökningen redovisas i *kapitel 5*. Kapitlet baseras på ett platsbesök som ägde rum den 16e januari 2017 som utfördes med hjälp av en checklista, *bilaga 4*. Checklistan utvecklades med stöd av litteraturstudien och innehöll konkretiserade delmål baserade på dokumentgranskningen. Delmålen från dokumentgranskningen kategoriserades utifrån tre perspektiv som togs fram under litteraturstudien i *kapitel 3*. På grund av svårigheter att finna lämplig metodlitteratur anpassad till att undersöka anläggningen utformades checklistan baserat på litteraturstudien och dokumentgranskningen. För att hantera svårigheter som uppstod vid bedömningen på platsen utformades checklistan med tre olika kriterier för hur delmålet kom till uttryck: inte uppfyllt, delvis uppfyllt eller uppfyllt.

Vid bearbetning av utfallet från platsbesöket, enligt min värdering, togs stöd från den sekundära frågeställningen ”Hur blev resultatet av den färdigställda anläggningen i jämförelse med målsättningar från planeringsskedet?”.

Ett platsbesök genomfördes på Resecentrum Falun den 2016-10-14 för att lära känna platsen. Under det första platsbesöket fotograferades delar som ansågs vara intressant att visa senare i examensarbetet. Under det andra platsbesöket 2017-01-16 användes checklistan som underlag för bedömningen av hur delmålen kom till uttryck. Båda platsbesöken gjordes utifrån mitt perspektiv som observerande landskapsarkitekt och ägde rum sporadiskt mellan klockan 8-17 för att undersöka hur platsen upplevdes under olika tider på dygnet.

I *kapitel 5.1* redovisas resultatet i en löptext med delar som ansågs vara anmärkningsvärda från platsbesöket. Påståendena i löptexten kompletteras med bilder som togs under båda platsbesöken. Platsbesöket visade hur jag, utifrån min erfarenhet, bedömde hur delmålen och därmed målsättningarna kom till uttryck i den färdigställda anläggningen.

Vidare i *kapitel 5.2* valdes delar ut som ansågs vara viktiga från litteraturstudien, intervjuerna och dokumentgranskningen att jämföra med resultatet från platsbesöket. I löptexten inkluderas målsättningar som aktörerna ansåg vara viktiga för att jämföra resultatet från platsbesöket. I *kapitel 5.2* förs kommentarer kring hur målsättningarna kom till uttryck och vad som kompromissades bort. Syftet att ”undersöka hur målsättningar som tas fram under planeringsskedet kom till uttryck i den färdigställda anläggningen” blev därmed uppfyllt.

# 3. FÖRDJUPNING RESECENTRUM & ARBETSPROCESS

I detta kapitel redovisas en fördjupning om Resecentrum i Sverige, dess betydelse för staden och faktorer som kan vara viktiga vid ett samarbete mellan olika aktörer.

### 3.1 Resecentrumets utmaning

Ökade möjligheter för arbetspendling kan bidra till utveckling och förstoring av regionen. När regioner utvecklas och blir större behöver kommuner arbeta tillsammans i regionen och inkludera aktörer och medborgare i processen så att problemet angrips från ett helhetsperspektiv (Boverket 2012). Det har visat sig vara samhällsekonomiskt fördelaktigt för kommuner att investera i infrastruktur och kollektivtrafik. En effektivisering av resor där avståndet i tid minskas innebär att det skapas fler möjligheter till arbetspendling som i sin tur gynnar arbetsmarknaden i regionen (Andersson 2011).

Trafikverket är i samråd med kommunen och konsulterande aktörer ansvariga för att ta fram ett resecentrum (Banverket 2009). Utvecklingen av järnvägen har resulterat i en ekonomisk tillväxtmotor för samhället men också som en åtgärd att minska utsläpp av växthusgaser. Ett resecentrum behöver tillgodose fler behov än att stiga av och på ett transportmedel, den ska tillgodose möjligheter att invänta annan transport, byte till kollektivtrafik, lämpligtvis erbjuda förtäring och vara nära kopplad till arbetstillfällen i staden. En sådan plats skulle kunna beskrivas som ett centrum, därav används begreppet resecentrum (Bakerson 2010; Banverket 2009).

För att övergången mellan stad och resecentrum ska vara smidig bör utformningen vara genomtänkt. Dragningskraften hos resecentrum påverkas av kopplingen till fysiska planeringen i staden samt omkringliggande funktioner. I planeringsskedet är det således viktigt att avgöra en lämplig plats för resecentret. Resecentrum är även knutpunkt för människor vilket ställer krav på tillgänglighet, säkerhet och därmed upplevd trygghet (Banverket 2009). Trafikverket (2014a) styrker vikten av att skapa attraktiva platser som genom en helhet tillgodoser olika människors behov för resande och vistelse. En utmaning med resecentrum som bytespunkt medför särskild infrastruktur som kommer sätta sin prägel på utformningen. Sådan infrastruktur tar mycket plats i anspråk inom resecentrum samt inom omkringliggande områden. Funktioner att beakta vid resecentrums utformning är även plats för hämtning och lämning av resenärer, bil- och cykelparkering. Trots att funktionen blir en central del i planeringen är det viktigt att utforma ett resecentrum som gynnar resenären där enkla, komfortabla och snabba byten förespråkas (Banverket 2009).

### 3.2 Arbetsprocessens utmaning

För att uppnå en lyckad och effektiv planeringsprocess där infrastruktur och bebyggelse interagerar med varandra behöver aktörer som medverkar i ett projekt ha gemensamma målsättningar. Utrymme till kreativitet och nytänkande lösningar kan skapas genom att målsättningar illustreras i ett tidigt skede. Ett kontinuerligt samtal under planeringsprocessen mellan de inblandade aktörerna är väsentliga för att uppnå målen (Banverket 2007; Trafikverket 2013). Detta styrks av en rapport från Mistra Urban Futures (2013) som också belyser vikten av gemensamma målsättningar och visioner. Ytterligare ett stöd i samarbetet mellan aktörerna kan vara att genomföra gemensamma studiebesök i ett tidigt skede för att skapa samförstånd (Mistra Urban Futures 2013). Vid ett lyckat färdigställt projekt har tidigare uppsatta mål konkretiserats och anpassats efter situationens förutsättningar. Arbetsprocessen har inneburit ansvarstagande och delaktighet från kompetenta inblandade projektledare för att uppnå de målsättningar som fanns från början (Trafikverket 2013).

Ett kontinuerligt samarbete mellan de olika aktörerna i ett projekt skapar goda förutsättningar för att åstadkomma en infrastruktur som tar hänsyn till tekniska, funktionella och konstnärliga aspekter. Således vid utveckling av infrastruktur anläggningar är det viktigt att förstå och ha kunskap om det landskap som projektet omfattar (Trafikverket 2014a).

Enligt Trafikverket (2014a) kan aktörernas gemensamma målsättningar och synen på utformning av anläggningen kan sammanställas i ett program. Programmet är ett dokument som tas fram under arbetsprocessen där en landskapsarkitekt bör vara ansvarig eftersom den bidrar med specialistkunskap i sammanhanget. Ett program som förmedlar gemensamma målsättningar bör alltid utformas oavsett projektets omfattning och komplexitet. Programmet ska användas som stöd till motivering av riktlinjer samt förmedla vilka funktionella aspekter som påverkar gestaltningen och utformningen av anläggningen (Trafikverket 2014a). För att begränsa tolkningsutrymmet är det viktigt att i ett tidigt skede beskriva hur mjuka värden som exempelvis ställer krav på resecentrums identitet eller komfort för resenären ska konkretiseras (Trafikverket 2013). I dokumentet speglas gestaltsarbetet för anläggningen samt vägleder till det fortsatta arbetet och driften av platsen (Trafikverket 2014a).

### 3.3 Summering fördjupning resecentrum & arbetsprocess

Nedan presenteras tre perspektiv som har utgångspunkt från slutsatser av del 3.1. Slutsatserna innebär att resecentrum berörde tre perspektiv som redovisas nedan. Dessa perspektiv användes som stöd när målsättningarna konkretiserades till delmål.

1. **Stadens utveckling:** Resecentrum kan innebära en tillväxtmotor för en stads utveckling. Investeringar i infrastruktur och högre krav på kollektivtrafik kan medföra utveckling av regionen. Regionala förbindelser och effektivisering av resor i kollektivtrafik kan möjliggöra förutsättningar till arbetspendling vilket i sin tur gynnar arbetsmarknaden i regionen.
2. **Resenärens perspektiv:** Resecentrum ska skapa möjligheter för resenärer att byta till kollektivtrafik och mellan olika transportslag enkelt och smidigt. Platsen ska tillgodose möjligheter för resenären att invänta annan transport bekvämt, erbjuda förtäring och vara nära kopplad till arbetstillfällen i staden. Den bör utformas med god tillgänglighet, säkerhet och därmed upplevd trygghet.
3. **Det offentliga stadsrummet:** tformningen och resecentrums placering i staden är viktiga faktorer för att platsen ska bidra till god livsmiljö samt tillgodose olika människors behov av resande och vistelse. Resecentrum medför särskild infrastruktur som sätter sin prägel på utformningen. Potential finns att skapa en attraktiv plats med god överblick och orienteringsförmåga.





Baserat på del 3.2 kunde tre viktiga faktorer utläsas i en arbetsprocess med ett resecentrum. Dessa tre faktorer användes som hjälp vid bearbetning av resultatet och för att tyda samband med delmålen uttryck på platsen.

**A: Samarbete:** En arbetsprocess som leder till ett lyckat slutresultat av ett resecentrum bygger på samarbete och kontinuerliga resonemang mellan aktörer under hela arbetsprocessen. Samarbetet kan bygga på gemensamma studiebesök som är kunskapsutvecklande där värden med projektet lyfts fram och prioriteringar uppmärksammas.

**B. Samsyn:** De inblandade aktörerna bör ha gemensamma visioner och målsättningar i ett tidigt skede och som framgår kontinuerligt genom hela processen. I ett projekt som resecentrum där infrastruktur och bebyggelse integrerar med varandra är det viktigt med en samsyn mellan de som är inblandade i processen.

**C. Konkretisering:** För att målsättningarna som fanns från början ska uppnås i den färdigställda anläggningen bör projektet utgå från platsens förutsättningar. Gemensamma målbilder kan illustreras för att ge utrymme till kreativt tänkande. Begränsning av tolkningsutrymmet görs genom konkretisering av mjuka värden som exempelvis ställer krav på resecentrums identitet eller komfort för resenären.

# 4. FÖRDJUPNING RESECENTRUM FALUN

I detta kapitel redovisas resultatet från fallstudien, en fördjupning om Resecentrum Falun. Del 4.1 är baserad på intervjuer med projektledarna från respektive aktör och konsulten från Sweco. Del 4.2 är baserad på dokumentgranskningen.

## 4.1 Faktorer från arbetsprocessen

I följande del redovisas resultatet från de fyra intervjuerna som har sammanslagits och presenteras i löpande textform.

### 4.1.1 Konkretisering av visionens innebörd

Konsulten beskrev att för Resecentrum Falun var visionen relativt pragmatiskt formulerad: ”Vi ska läka staden och vi ska binda samman trafikslag”. I konsultens uppdrag fanns inga bindande mål om ett förverkligande av den ursprungliga visionen, denna var snarare ett ramverk att utgå från. Visioner kan vara diffust formulerade och används ofta i syfte att marknadsföra projektet. Konsulten beskrev att det var nödvändigt för den beställande aktören att konkretisera visionens innebörd under arbetsprocessen om den skulle komma till uttryck i slutresultatet. Det är först vid en konkretisering av visionen som tolkningsutrymmet begränsas och relationen till det faktiska arbetet kan förtydligas. Att precisera visionen till olika målsättningar och delmål kan därför vara ett verktyg som skapar en ömsesidig förståelse för projektets slutmål för alla de inblandade aktörerna. Vidare beskrev konsulten att vision sällan används som begrepp utan snarare är något som indirekt eftersträvas under arbetsprocessen.

### 4.1.2 Komplex arbetsprocess

Alla aktörer och konsulten beskrev Resecentrum Falun som ett stort projekt med komplex arbetsprocess. Projektledaren från Trafikverket ansåg att upphandlingsprocessen där olika aktörer ansvarar för olika delar av projektet resulterar i en komplexitet eftersom många har en påverkan över slutresultatet. Aktörerna beskrev att de hade ett nära samarbete under arbetsprocessen vilket var nödvändigt för ett lyckat slutresultat. I ett tidigt skede var det överenskommet mellan de olika aktörerna att samarbeta i projektet vilket konsulten menade var viktigt för att de skulle kunna utföra ett bra jobb. Samarbetet mellan aktörerna och konsulten byggde på kontinuerliga diskussioner genom hela arbetsprocessen. Den gemensamma målsättningen, som Falu kommun, Tra-

fikverket och Dalatrafik var överens om, arbetades fram genom dialoger och gemensamma studiebesök. Projektledaren från Dalatrafik beskrev att den lyckade arbetsprocessen säkerställdes tack vare kontinuitet genom hela projektet där projektledarna från Falu kommun och Dalatrafik personligen var delaktiga i arbetsprocessen från tidigt skede.

### 4.1.3 Program samlade gemensamma målsättningar

På uppdrag av Falu kommun tog konsulten fram ett program för Resecentrum Falun som samlade aktörernas gemensamma målsättning. Programmet (Falu kommun 2012) användes under arbetsprocessen för att referera till målsättningar baserat på Resecentrum Faluns funktion och utformning. Aktörerna var överens om att visioner och målsättningar växte fram genom dialoger med utgångspunkt och stöd från det tidiga gemensamma dokumentet ”Program för parallella uppdrag” (Falu kommun et. al 2003). Vidare sammanfattades de gemensamma målsättningarna i Programmet (Falu kommun 2012) som konsulten var ansvarig för att utforma. Samtliga aktörer framhöll vikten av att ha Programmet (Falu kommun 2012) som stöd genom hela arbetsprocessen eftersom det speglade en gemensam och realistisk målsättning.

### 4.1.4 Projektledare med huvudansvar

Projektledaren från Falu kommun blev utsedd av Falu kommun, Trafikverket och Dalatrafik, med ett samordningsansvar och mandat. Det innebar att projektledaren från Falu kommun hade ett ansvar att medla mellan aktörernas olika målsättningar och önskemål samt senare under genomförandeskedet bevaka att det gemensamt framtagna programmet följdes. Enligt konsulten var projektledaren från Falu kommun ansvarig för att målsättningarna och därmed visionen följdes upp och uttrycktes i den färdigställda anläggningen. Konsulten beskrev arbetssättet, där en huvudprojektledare har ansvar och medlar mellan de andra aktörerna, som fördelaktigt eftersom det förtydligade ramverket de kunde förhålla sig till. Vidare beskrev konsulten att det skapade trygghet med en huvudansvarig projektledare som kunde se projektet ur ett holistiskt perspektiv. Projektledaren från Dalatrafik beskrev att även om det fanns en huvudansvarig projektledare, uppkom det ibland oklarheter om ansvarsfördelningen under byggnationen av anläggningen.

#### 4.1.5 Gemensamma målsättningar

I stora drag kunde ett samband tydas mellan Falu kommun, Trafikverket och Dalatrafiks målsättningar med viss skillnad på var tyngdpunkten låg hos varje aktör. Samtliga aktörer hade målsättningen att skapa ett resecentrum som erbjuder resenärer möjlighet att byta mellan transportslag på ett smidigt och bekvämt sätt. Vidare beskrev aktörerna en målsättning med resenärsinriktad service som innebar att ge resenären möjlighet att köpa biljetter och förtäring. Konsulten beskrev att alla var överens om tidigt i arbetsprocessen att Resecentrum Falun skulle hålla över tid vilket krävde ambitiöst upplägg när det gäller variation och kvalitet av material. Projektledaren från Falu kommun berättade att den gemensamma målsättningen fanns nedskrivna i olika avtal och i programmet (Falu kommun 2012).

#### 4.1.6 Skilda målsättningar

Såväl Trafikverket och Dalatrafik beskrev funktionaliteten som central i deras målsättning med Resecentrum Falun. Det innebar att öka kapaciteten av antal tåg och buss samt underlätta för byte mellan olika färdmedel. I funktionalitetssträvan valde Trafikverket senare att lägga en större tonvikt vid säkerhet för resenärer. Trafikverkets målsättning för att uppnå ökad säkerhet uppfylldes genom en planskild korsning för resenärer mellan spåren. Förutom funktionen ansåg projektledaren från Trafikverket att det var viktigt att skapa en tilltalande anläggning ur ett resenärsperspektiv. Målsättningarna om funktionaliteten som Trafikverket och Dalatrafik lade tonvikt vid förverkligades genom förbättrad kapacitet av bussar och tåg med möjligheter att ankomma och avgå från Resecentrum Falun.

Projektledaren från Falu kommun var mer fokuserad på resenärsinriktad service och Resecentrums betydelse för stadens utveckling. Konsultens uppfattning om målsättningarna för Resecentrum Falun stämmer överens med Falu kommuns målsättning att samordna transportslagen, främja enkla byten mel-

lan olika transportslag samt skapa möjligheter att arbetspendla regionalt. Falu kommun understryker att möjligheter till regional pendling kan påverka arbetsmarknaden positivt vilket i sin tur bidrar till regionförstoring. Projektledaren från Falu kommun beskrev att en utveckling av resecentrum kan bidra till att platser i staden kan länkas samman både fysiskt och visuellt. Det kan i sin tur bidra till att barriäreffekter reduceras. Vidare beskrev konsulten och projektledaren från Falu kommun att minskning av barriäreffekter och bättre överblick kring Resecentrum Faluns område främjar en tryggare stadsmiljö.

#### 4.1.7 Utmaningar under arbetsprocessen

Konsulten menade att det uppkom utmaningar under arbetsprocessen för att målsättningarna skulle kunna uppfyllas. Järnvägsspåret, som är väldigt statisk, utformades med större radie vilket innebar en svår uppgift vid placering av bussterminalen. Projektledaren från Trafikverket beskrev att det uppkom en del kompromisser om detaljer på grund av otydlighet i riktlinjerna för utformningen. Det beskrevs vidare att det finns en svårighet att omvandla målsättningar med gestaltningen till riktlinjer som ska kunna följas upp. Projektledaren från Trafikverket beskrev ett exempel vid utformandet av en stödmur som löper längs med spåret inte riktigt motsvarade målsättningarna vid färdigställandet på grund av ett för stort tolkningsutrymme.

#### 4.1.8 Verklighetsförankrade målsättningar

Projektledarna från Falu kommun, Trafikverket, Dalatrafik och konsulten ansåg att målsättningarna för Resecentrum Falun från ett tidigt skede var verklighetsförankrade och möjliga att uppfylla. I stora drag var upplevelsen från intervjuerna att en stor del av målsättningarna förverkligades i den färdigställda anläggningen. Samtliga aktörer ansåg att stödet av de tydliga riktlinjerna i Programmet (Falu kommun 2012) möjliggjorde förverkligandet av målsättningarna.

#### 4.1.9 Summering faktorer från arbetsprocessen

Följande avsnitt redovisar slutsatser från intervjuerna som baseras på viktiga faktorer i en arbetsprocess med utgångspunkt från *kapitel 3*.

**A. Samarbete:** Det nära samarbetet som Falu kommun, Trafikverket och Dalatrafik hade under arbetsprocessen var grundläggande för ett lyckat slutresultat. Samarbetet byggde på diskussion, kontinuitet och samordningsmöten genom hela arbetsprocessen.

**B. Samsyn:** Den gemensamma målsättningen, som alla aktörer var överens om, arbetades fram genom dialoger och gemensamma studiebesök. På uppdrag av Falu kommun tog konsulten fram ett program för Resecentrum Falun som samlade aktörernas gemensamma målsättning. Den gemensamma målsättningen växte fram genom dialoger med utgångspunkt och stöd från det tidiga gemensamma dokumentet "Program för parallella uppdrag" (Falu kommun et. al 2003).

**C. Konkretisering:** Konsulten beskrev att det var nödvändigt att beställaren uttryckte en konkretisering av visionens innebörd för att kunna eftersträva den under arbetsprocessen. Vid konkretiseringen begränsas tolkningsutrymmet och förståelse kan skapas om visionens innebörd och konsekvenser. Vidare beskrev konsulten att vision sällan används som begrepp utan finns indirekt med som ett eftersträvat mål under arbetsprocessen.

**D. Kontinuitet:** Projektledaren från Dalatrafik beskrev att den lyckade arbetsprocessen säkerställdes tack vare kontinuitet genom hela projektet där projektledarna från Falu kommun och Dalatrafik personligen var delaktiga i arbetsprocessen från tidigt skede.

**E. Projektledare med huvudansvar:** Projektledaren från Falu kommun blev utsedd av aktörerna: Falu kommun, Trafikverket och Dalatrafik med ett huvudansvar för projektet. Denna var sedan ansvariga för att föra samman de olika aktörernas målsättningar och önskemål.





## 4.2 Identifierade målsättningar och delmål

I denna del identifieras målsättningar från planeringsskedet i Resecentrum Falun. Resultatet utgår från en dokumentgranskning som gjordes av dokument framtagna genom samarbete mellan aktörerna och dokument framtagna av Falu kommun med stöd av PBL. Texten sammanfattar och lyfter fram målsättningar som jag tolkade var viktiga från planeringsskedet.

### 4.2.1 Program för parallella uppdrag (Falu kommun et. al 2003)

Följande avsnitt behandlar och refererar till dokumentet ”Program för parallella uppdrag” upprättat av Falu kommun, Trafikverket, Dalatrafik, och Jernhusen 2003. Konsultföretaget Sweco vann det parallella uppdraget som innebar att utforma ett förslag för Resecentrum Falun.

En utveckling av ett resecentrum kan bidra till att länka samman staden och därmed reducera barriärer samt förbättra säkerheten i stadsmiljön. En starkt koppling till andra stadsdelar kan främjas genom att tillgänglighetsgöra och samordna kollektiv- och fordonstrafik. Det skapar i sin tur möjligheter till arbetspendling med lokal- och regional kollektivtrafik. ”Resecentrum ska bli en välbesökt, trygg och estetiskt tilltalande plats för vistelse och resande” (Falu kommun et. al 2003 s. 4).

Målsättningen var att skapa en attraktiv plats som erbjuder resenären service med möjligheter att byta och vänta in olika trafikslag på ett smidigt och bekvämt sätt. Utvecklingen av Resecentrum Falun ska attrahera verksamheter från näringslivet att utvecklas i området, samtidigt som det stödjer tillväxt av bebyggelse och andra upplevelsevärden i omkringliggande stadsdelar.

Gestaltningen av mötesplatser speglar stadens identitet och folkliv som i sin tur lockar dit resenärer och befolkningen. Utformningen av platsen ska vara tilltalande och skapa tydlig orienterbarhet. Vidare ska platsen vara säker och tillgänglig för alla. Den offentliga mötesplatsen ska ha en övergripande logisk gestaltning med utgångspunkt i de befintliga kulturhistoriska och arkitektoniska förutsättningarna.

I Resecentrum ingår plattformar till järnväg, regionbussterminal, samlingspunkt för lokal kollektivtrafik samt plats för tillhörande serviceanläggningar och vänthallar. Tillsammans med angöring för bil och cykel skapas en helhet inom området.

#### Slutsats

Dokumentet speglar en övergripande bild av målsättningar där fokus ligger på att utforma en attraktiv mötesplats som skapar möjligheter för resenären att färdas med kollektivtrafik. Resecentrum anses även skapa möjligheter för staden att utvecklas.



Figur 8. Bild från ”Program för parallella uppdrag” (Falu kommun et. al 2003). Flygfoto som hänvisar till det befintliga läget.

#### 4.2.2 Översiktsplan för Falu kommun, fördjupning för Södra centrum (Falu kommun 2006)

Följande avsnitt behandlar och refererar till dokumentet "Översiktsplan för Falu kommun, fördjupning för Södra centrum", skriven av Falu kommun och vann laga kraft år 2006. Södra centrum beskrivs som ett område nära stadscentrum med outnyttjad potential.

Resecentrum Falun ska främja utvecklingen av Södra centrum där den befintliga strukturen av kvarterstad förlängs och länkas samman. Bebyggelsens struktur ska bidra till att barriäreffekter reduceras. Det kan i sin tur främja orienterbarheten och säkerheten för oskyddade trafikanter. Vidare kan även förutsättningar skapas för en god lokaliserad kollektivtrafik vilket ökar tillgängligheten för resenärer.

Platsen anses vara unik jämfört med andra delar av Falun tack vare dess strategiska läge nära stadens centrum och järnvägen. Resecentrum Falun ansluter till och kopplas samman med viktiga stråk för gång-, cykel- och fordonstrafik. En stark koppling i kollektivtrafik och stadsstruktur till angränsande stadsdelar

tolkas vara viktig vid utvecklingen av Södra centrum och Resecentrum Falun.

"Resecentrum blir en betydande mötesplats i Falun där kopplingarna till angränsande stadsdelar måste fungera bra" (Falu kommun 2006 s. 12). Platsen knyter samman buss och tåg med övrig trafik. Det skapar förbättrade lokala och regionala kopplingar i kollektivtrafiken, där möjligheter för arbetspendling gynnas. Ökade förutsättningar till regional arbetspendling kan i sin tur bidra till regionförstoring.

Samordning i trafiken bidrar till ökad säkerhet och tillgänglighet för fotgängare och cyklister i staden. Vidare definieras som målsättning att Resecentrum Falun ska skapa en ny mittpunkt i staden som bjuder in resenärer och besökare till möten mellan människor och resande. Offentliga ytor med tydlig gestaltning av hög kvalitet ska koppla samman delar av Resecentrum Falun och skapa ett helhetsintryck över platsen med god överblick. Resecentrum ska utvecklas till en plats med praktiska förutsättningar för kollektiva färdmedel samt bilar, cyklister och fotgängare.



Figur 9. Bild från "Översiktsplan för Falu kommun, fördjupning för Södra centrum" (Falu kommun 2009). Ett ortofoto som visar planområdets avgränsning och vilka områden som inkluderas i planen.



Platsen ska erbjuda resenärer komfortabla och smidiga byten mellan transportslag samt tillhörande serviceutbud i anslutning till stadens centrum.

Vidare ska resecentrum utgöra en entré till Falun och genom gestaltning av offentliga platser stärka intrycket av stadens identitet, där utformning med tillägg av konst anses vara en viktig del. Det är viktigt att gestaltningen av den yttre offentliga miljön är genomtänkt och håller hög standard. Längs viktiga stråk ska entréväningar vara omsorgsfullt utformade och utgöra en del av gaturummet. Trädplanteringar ska bidra till att skapa helhet i gaturummet innan en bebyggelsestruktur utvecklas i området. För att väga upp den mängd ytor som utgörs av fordonstrafik kring Resecentrum Falun ska många offentliga platser för möten och rekreation skapas. Den stärkta kopplingen mellan resecentrum, stadscentrum samt områden i närheten är viktig för stadsbilden och ska därmed utgöras av gröna offentliga ytor och stråk. Resecentrum ska utformas med god överblick, orienterbarhet och tydliga lösningar av cykel- och gångstråk, som leder och samlar människor mellan viktiga funktioner och olika stadsdelar.

### Slutsats

Dokumentet fokuserar främst på översiktlig utveckling av södra staden och vilken innebörd resecentrum har för dess tillväxt. Vidare speglas målsättningar hur Resecentrum Falun kan bidra till att stärka fysiska och visuella kopplingar i staden. I jämförelse med det tidigare granskade dokumentet överensstämmer målsättningarna relativt bra med varandra där nivån av konkretisering är övergripande.

### 4.2.3 Detaljplan för Knutpunkten mm (Falu kommun 2010)

Följande avsnitt behandlar och refererar till dokumentet ”Detaljplan för Knutpunkten mm” (Falu kommun 2010). I det befintliga läget uppges trafiksituationen inom planområdet skapa barriäreffekter som hindrar centrumets fortsatta utveckling. De befintliga förbindelserna för trafik och fotgängare mellan centrum och Södra centrum består endast av en planskild passage som upplevs vara otrygg. Trafikleden Korsnäs vägen, som löper genom området, anses ha en överordnad roll och skapar dåliga förutsättningar för gående och cyklisterna.



Figur 10. Flygfoto från ”Detaljplan för Knutpunkten mm” (Falu kommun 2010), bearbetad av författaren. Röd markering visar planområdets ungefärliga avgränsning.

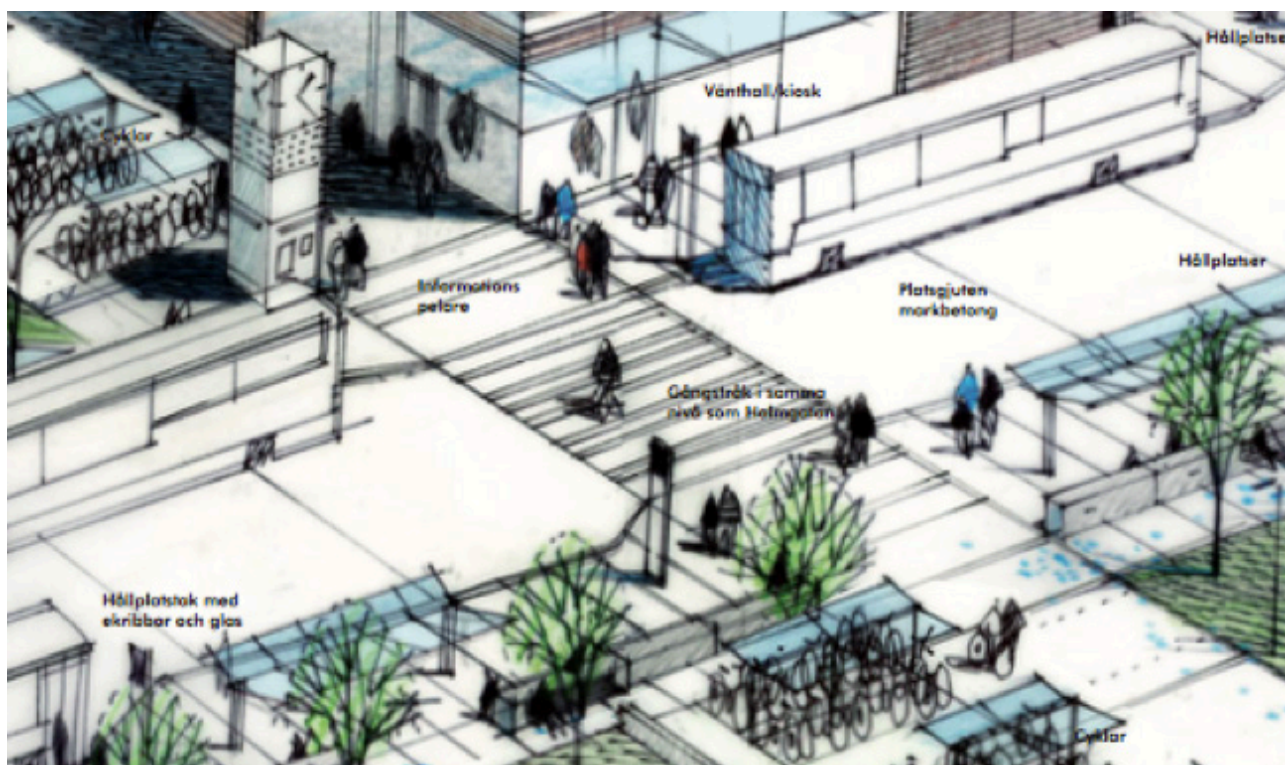
En målsättning med utvecklingen inom planområdet innebär att trafiken ska anpassas efter staden och de oskyddade trafikanternas villkor. Genom att minska bilarnas inflytande och omforma Korsnäs vägen till en gata av stadskaraktär kan en del av denna målsättning uppnås. Vidare ska det leda till att framkomligheten, orienterbarheten och överblicken förbättras, vilket i sin tur ökar säkerheten för människor som rör sig inom området och över Korsnäs vägen. Förutom förbättrad säkerhet och upplevd trygghet kan förslaget främja en hållbar utveckling som bidrar till god livsmiljö genom minskat utsläpp av exempelvis växthusgaser.

Målsättningen med Knutpunkten, en del av Resecentrum, innebär att den ska samla stadens lokala busslinjer. Det ska förverkligas genom att omorganisera busshållplatserna som förbättrar framkomligheten för bussarna. Platsen ska gynna bekväma och smidiga byten mellan olika färdmedel och transportsätt. Förbättrade möjligheter till smidiga byten ökar möjligheter för arbetspendling och regionförstoring vilket i sin tur kan leda till en förbättrad arbetsmarknad.

I anslutning till busshållplatserna ska utrymme skapas för utveckling av parkytor och bebyggelse vilket beaktas inför framtiden om efterfrågan finns. Ett nytt kvarter mellan Knutpunkten och järnvägsområdet ska bidra till en stärkt koppling och orienterbarhet mellan Resecentrum's olika delar. Utvecklingen inom planområdet ska anslutas till omkringliggande gröna stråk och bebyggelsestruktur. Ett parkstråk utformas och leder människor mellan offentliga platser och omkringliggande stadsdelar vilket i sin tur ska bidra till en stärkt koppling fysiskt och visuellt.

### Slutsats

Dokumentet fokuserar på praktisk trafiklösning som främjar säkerhet för oskyddade trafikanter för en del av Resecentrum, Knutpunkten. Graden av konkretisering av målsättningar har blivit något mer detaljerad än vad som kunde tolkas från de tidigare dokumenten. Genom att trafikstrukturen tydliggörs och förbättrar förbindelsen i området för fotgängare. I dokumentet tillkommer en ny aspekt för Resecentrum Falun: förslaget främjar även en hållbar utveckling som bidrar till god livsmiljö.



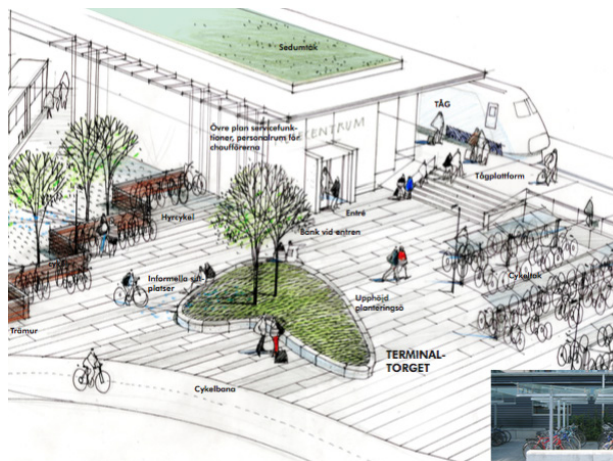
Figur 11. Bild från "Program - Resecentrum Falun" (Falu kommun 2012) som visar Knutpunkten där Faluns lokala busslinjer samlas.



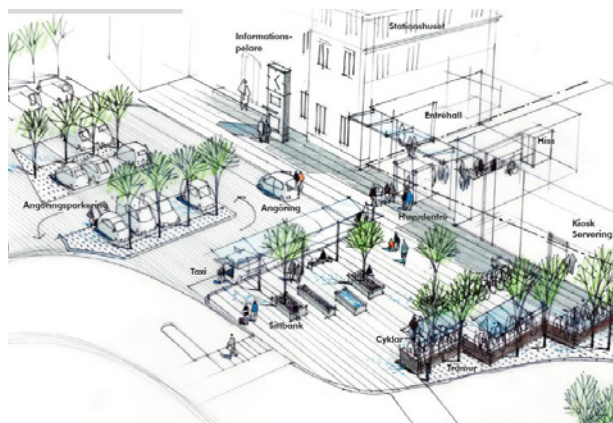
#### 4.2.4 Program - Resecentrum Falun (Falu kommun 2012)

Följande avsnitt behandlar och refererar till ”Program - Resecentrum Falun” (Falu kommun 2012) som är en slutrapport fastställd år 2012. Den är underskriven av alla inblandade aktörer, Falu kommun, Trafikverket och Dalatrafik. Dokumentet sammanfattar parternas gemensamma syn på funktioner, utformning och gestaltning.

I dokumentet definierades den samlade målsättningen med Resecentrum Falun vara samordning av trafikslag och förbättrad tillgänglighet i kollektivtrafiken. Resecentrum Falun ska möjliggöra för tillgängliga byten mellan olika transportslag. ”Ett av de viktigaste kännetecknen för ett attraktivt och fungerande resecentrum är att rätt funktioner är logiskt organiserade, väl samlade och dess samband är lättförståeliga och tillgängliga” (Falu kommun 2012 s. 3). Konceptet för Resecentrum Falun bygger på att det ska finnas logik och enkelhet bland samlade funktioner och trafikslag. Platsen, som ska samla stadens invånare och resenärer, ska även spegla bilden av Falun som en stad i rörelse. Ett resecentrum ska bjuda in och samla människor till möten och aktivitet vilket tillsammans ger incitament för folkliv. En bättre samordning i staden bidrar till ökad säkerhet för fotgängare bland fordonstrafik. Genom tydliga samband mellan Resecentrum och stadskärnan kan förutsättningar till en god livsmiljö skapas eftersom tillgängligheten till kollektiva transportmedel underlättas.



Figur 12. Bild från ”Program - Resecentrum Falun” (Falu kommun 2012) som visar ”Terminaltorget” framför Regionbusscentralen.



Figur 13. Bild från ”Program - Resecentrum Falun” (Falu kommun 2012) som visar ett militärperspektiv över stationstorget.



Figur 14. Bild från ”Program - Resecentrum Falun” (Falu kommun 2012) som visar hur Regionbusscentralen kopplar an till Järnvägsspåret.



Praktiska lösningar ska utformas på ett lättförståeligt sätt med tydliga samband. En målsättning är att platsens gestaltning ska genomsyras av hållbarhet samt vara av hög kvalitet och identitetsskapande för Falun. ”Projektet har en tydlig hållbarhetsprofil som syftar till att underlätta och stimulera hållbart resande” (Falun kommun 2012 s. 3). Strävan efter hållbarhet konkretiseras genom delmål som bland annat handlar om att dagvattenhantering ska integreras i gestaltningen, solceller och vegetation ska utformas på regionbussterminalens tak och trafiken ska anpassas efter stadens villkor.

Tillgängligheten i det offentliga rummet ska anpassas genom att undvika användning av material och höjdskillnader som är missgynnsamma ur detta perspektiv. En säker trafikmiljö för cyklister och fotgängare ska förstärkas genom tydliga passager och avskiljare utplacerade på strategiska platser.

#### Slutsats

I dokumenten identifieras ett fokus på principer för den övergripande gestaltningen och hur trafikslagen samordnas. Målsättningarna visualiseras på ett beskrivande sätt som ger förståelse för hur platsen kan komma att se ut. Vid utformningen av Resecentrum Falun ska praktiska lösningar integreras med gestaltningen av identitetsskapande utemiljöer.

#### 4.2.5 Detaljplan för Regionbussterminal (Falun kommun 2013)

Följande avsnitt behandlar ”Detaljplan för Regionbussterminal” (Falun kommun 2013) och möjliggör för byggnation av regionbussterminalen som ingår i Resecentrum Falun. Målsättningen med dokumentet var att skapa möjligheter för utformning av regionbussterminalen. Utformningen av regionbussterminalen ska ta hänsyn till den befintliga platsen utifrån dess funktionella förutsättningar.

Den befintliga platsens förutsättningar utgörs av hårdgjorda ytor med vissa mått av vegetation som bidrar till rumsliga kvalitéer. Inom planområdet finns befintliga värden som bör främjas. Ett äldre godsmagasin och den befintliga stationsbyggnaden anses med dess välbevarade helhet vara en intressant plats ur kulturmiljösynpunkt. Den befintliga stationsbyggnaden underlättar förståelsen av stationsområdet och ska således behålla sin position som land- och riktmärke i Falun. Bussterminalen anpassas till befintlig miljö utan att stationsbyggnadens roll som riktlinje reduceras och utgör ett modernt intryck i en historisk präglad omgivning. Det offentliga rummets utformning ska ge ett stadsmässigt intryck och samtidigt framhäva platsens historiska värden.



Figur 15. Flygfoto från ”Detaljplan för Regionsbussterminalen” (Falun kommun 2013), som visar planområdet utmarkerat med rött.

Målsättningen är att främja pendling med olika kollektiva transportslag för den enskilde resenären. Vidare finns målsättningen att platsen som detaljplanen reglerar ska vidareutvecklas med andra verksamheter som kan dra fördel av det strategiska läget. Byggnationen av regionbussterminalen syftar till att gynna utveckling av resenärsservice som café och biljettförsäljning på platsen. Detta anses vara i led med att främja användandet av hållbara transporter och minska utsläpp av växthusgaser. Trots att byggnationens ändamål främst gynnar verksamheter kopplat till resande kan det utvecklas etableringsmöjligheter för andra verksamheter som ser fördelen av det strategiska läget.

”Den tillkommande bussterminalbyggnadens gestaltning styrs mycket av funktionen” (Falu kommun 2013 s. 6). Bussterminalen ansluter till järnvägsspåret och uppförs intill den befintliga stationsbyggnaden tillsammans med en länkbyggnad. I byggnaden som länkar samman bussterminalen med den befintliga stationsbyggnaden finns hiss och gångtunnel som ansluter till spår 3 och 4. Vänthall till bussar kompletteras med service för resenärer, såsom café och biljettförsäljning. Till den nya bussterminalen ankommer trafik från regionens landsbygd samt bussar som ersätter tågtrafiken. Hantering av dagvatten sker genom att taket på bussterminalen utformas med vegetation av sedum.

#### Slutsats

De befintliga värdena på platsen anses vara viktiga att ta till hänsyn samtidigt som den funktionella lösningen för bussarna prioriteras. Målsättningarna förtydligar att utformningen ska ske utifrån historisk utgångspunkt.

#### 4.2.6 Summering dokumentgranskning

Följande avsnitt redovisar slutsatser från dokumentgranskningen. Målsättningar som har identifierats som viktiga sammanfattats nedan och kategoriseras med utgångspunkt från kapitel 3.

1. **Stadens utveckling:** Stationsområdet i Falun anses vara i behov av förändring. Platsen ger förutsättningar att skapa ett resecentrum som länkar samman staden och reducerar barriäreffekter. En stärkt koppling till andra stadsdelar kan främjas genom samordning som ger ökad tillgänglighet till kollektiv- och fordonstrafik. En utveckling av bebyggelse och fysisk struktur kan öka orienterbarheten och säkerheten i stadsrummet. Resecentrum Falun skapar etableringsmöjligheter för andra verksamheter som ser fördelen av det strategiska läget. Genom att skapa goda förutsättningar till regional arbetspendling kan det leda till en regionförstoring. Anpassning av trafiken efter stadens förutsättningar skapar bättre möjligheter för staden att utvecklas.

Dokumentgranskningen gav mig följande delmål inom kategorin *Stadens utveckling* att bedöma på plats:

- Befintliga stationsbyggnaden utgör ett riktmärke i staden
- Etablering av verksamheter i anslutning till resecentrum
- Korsnäsvägen utformad till en gata av stadskaraktär
- Sammankopplad och tillgänglig kollektiv- och fordonstrafik
- Sammanlänkad stad och reducering av barriärer
- Stark koppling till andra stadsdelar
- Säkerhet i stadsmiljön
- Utveckling av bebyggelse i anslutning till resecentrum



2. **Resenärens perspektiv:** Resecentrum Falun ska stärka regionala och lokala kopplingar i kollektivtrafiken vilket främjar arbetspendling och kan bidra till utveckling av regionen. Platsen ska erbjuda resenärer möjlighet att invänta och byta mellan trafikslag på ett enkelt och smidigt sätt. Service till resenärerna ska erbjudas genom biljettförsäljning och möjlighet till förtäring. Tillgängligheten och säkerheten för resenären och den oskyddade trafikanten är viktiga faktorer vid utvecklingen av Resecentrum Falun.

Dokumentgranskningen gav mig följande delmål inom kategorin *Resenärens perspektiv* att bedöma på plats:

- God orienterbarhet
- Möjlighet att köpa biljetter
- Möjlighet till förtäring
- Möjligheter att byta trafikslag smidigt
- Möjligheter att vänta in trafikslag bekvämt
- Möjligheter till lokal och regional arbetspendling
- Planskild korsning av järnvägsspåren
- Tillgänglighet för funktionshindrade
- Upplevd säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter
- Överblick på platsen



3. **Det offentliga stadsrummet:** I Resecentrum Falun finns ambitionen att utforma offentliga mötesplatser med gestaltning av hög kvalitet som stärker stadens identitet. Platsen ska erbjuda befolkningen och besökare plats för möten och vistelse. Resecentrum Faluns utformning ska ge ett modernt intryck samtidigt som de kulturhistoriska och arkitektoniska värdena på platsen tas tillvara. Resecentrum Falun skapar en ny mittpunkt i staden som bjuder in resenärer och besökare till möten mellan människor och resande.

Dokumentgranskningen gav mig följande delmål inom kategorin *Det offentliga stadsrummet* att bedöma på plats:

- Angöring för cykel, bil och taxi
- Bebyggelse länkar samman och leder människan visuellt genom platsen
- Bussterminal placerad intill järnvägen
- Cykel- och gångstråk som leder människor
- Dagvattenhantering i gestaltning
- Entréväningar utformade till en variation av händelser
- Folkliv vid de offentliga ytorna i anslutning till resecentrum
- Gestaltning av mötesplatser som speglar stadens identitet
- Gröna och offentliga ytor leder besökaren och kopplar samman resecentrum med dess omgivning
- Konst i den offentliga miljön
- Offentliga ytor bjuder in till aktivitet
- Platser för möten, rekreation och vistelse
- Regionsbussterminalen har vegetation på taket
- Resecentrum upplevs som säker och trygg
- Stråk med god överblick
- Tilltalande utformning av resecentrum
- Trädplanteringar som skapar helhet
- Upplevelsevärden i anslutning till resecentrum
- Utformningen av resecentrum har utgångspunkt från befintliga kulturhistoriska och arkitektoniska värden



## 5. RESULTAT

I detta kapitel redovisas huvudresultatet för undersökningen: hur målsättningarna för projektet kom till uttryck i den färdigställda anläggningen. I kapitel 5.2 kommenteras även viktiga slutsatser från resultatet av litteraturstudien, fallstudien och platsbesöket.



## 5.1 Platsbesök

I denna del presenteras det hur målsättningarna kom till uttryck i Resecentrum Falun baserat på ett platsbesök som ägde rum 16e januari 2017. Platsbesöket redovisas med utgångspunkt från tre perspektiv: *Stadens utveckling*, *Resenärens perspektiv* och *Det offentliga stadsrummet* som definierades i kapitel 3 och vidareutvecklades i kapitel 4.

### 5.1.1 Stadens utveckling

Under intervjun framkom det att Falu kommun och konsulten lade tonvikt på målsättningar som gynnade stadens utveckling, eftersom de ser att förbättrade möjligheter till arbetspendling kan främja regionens utveckling. Vidare ansåg både konsulten och projektledaren från Falu kommun att barriäreffekter kan reduceras genom att bebyggelse länkas samman fysiskt och visuellt.

Under platsbesöket gjordes bedömningen att de flesta delmålen från kapitel 4.2.6 inom kategorin *Stadens utveckling* inte eller delvis kom till uttryck i Resecentrum Falun. Delmålet som handlade om sammankopplad och tillgänglig kollektiv- och fordonstrafik noterades som positiv under platsbesöket tack vare goda möjligheter att färdas med buss och

tåg samt möjligheter för angöring och parkering av fordon i anslutning till Resecentrum Falun. Delmålet som handlade om att bevara den äldre stationsbyggnaden som ett riktmärke i staden, uppfattades komma till uttryck på platsen tack vare dess tydliga framträdande som gjorde att den kunde ses från flera delar av staden.

Under platsbesöket noterade jag att Resecentrum Falun var präglad av hårdgjorda ytor. Enligt min uppfattning av platsen utgjorde dessa hårdgjorda ytor ett stort tomrum mellan bebyggelse och offentliga ytor där den visuella kopplingen inte bedömdes vara stark till andra stadsdelar. Vidare upplevde jag att nya byggnader eller verksamheter inte uppkommit efter färdigställandet av Resecentrum Falun.

Figur 16. Bild från platsbesök 2016-10-14. Ytor intill Resecentrum Faluns område utgörs av stora tomrum med bristfällig bearbetning.







Figur 17. Bild från platsbesök 2016-10-14. Svag visuell koppling på grund av tomrum som präglas av hårdgjorda ytor. Bilden är tagen ut över järnvägsspåren med Knutpunkten i ryggen.

Jag noterade att omvandlingen av Korsnäsvägen till en stadsgata har skapat en otydlig trafiksituation för både fotgängare och fordon. Som fotgängare upplevdes situationen kring Korsnäsvägen som otydlig eftersom det lätt blir trafikstockning, tack vare många rondeller och trafikljus, samt upplevd bristande uppmärksamhet från bilförarna. Korsnäsvägen är en trafikled med hög belastning vissa tider på dygnet, trafikljus och flera rondeller gör att trafiken inte flyter på särskilt smidigt. En otydlig trafiksituation bedömdes ge upphov till osäkerhet bland bilister och fotgängare.

Ett delmål som framgick från dokumentgranskningen var att sammanlänka staden och reducera barriärer. Detta delmål bedömdes inte komma till uttryck under platsbesöket eftersom de upphöjda järnvägsspåren och Korsnäsvägens otydliga trafiksituation, utgjorde tydliga barriärer inom Resecentrum Faluns område.



Figur 18. Bild från platsbesök 2016-10-14. Bild över en av rondellerna vid Korsnäsvägen. Vid denna del är gångbanan tydligt avskärmad från biltrafiken vilket ökar den upplevda tryggheten. Under platsbesöket upplevdes Korsnäsvägen utgöra en barriär för fotgängare på grund av få övergångsställen och hög trafikbelastning.





### 5.1.2 Resenärens perspektiv

Under platsbesöket upplevde jag att det framgick tydligt att platsens huvudsyfte innebar ett resecentrum där funktioner och transportslag sammanfaller på ett fördelaktigt sätt för resenären. Vidare ledde det till att delmål från kapitel 4.2.6 inom *Resenärens perspektiv*, som behandlade samordning av trafikslag, lokal- och regional pendling, resenärsservice och tydlighet bland funktioner, bedömdes som positiva och kom till uttryck på platsen. Jag noterade att Resecentrum Falun erbjöd möjligheter till att byta och vänta in trafikslag på ett smidigt och bekvämt sätt. Goda förbindelser mellan buss och tåg ger möjligheter att arbeta pendla lokalt och regionalt. Den planskilda korsningen av järnvägsspåren utgörs av en gångtunnel med omsorgsfull gestaltning. Trots en omsorgsfull gestaltning upplevdes utrymmet i gångtunneln och trapporna som trångt när många resenärer steg av tåget och skulle passera den för att komma vidare till stationsbyggnaden.

Figur 19. Bild från platsbesök 2016-10-14. Planskild korsning av järnvägsspåren. En gångtunnel med omsorgsfull gestaltning.







Figur 20. Bild från platsbesök 2016-10-14. Bild intill Knutpunkten där möjligheter finns för resenärer att parkera cyklar. Det finns möjligheter att promenera eller cykla mellan den lokala busslinjen och tåget.

Under intervjun beskrev Falu kommun och konsulten målsättningarna inom *Resenärens perspektiv* som viktiga vid utformningen av Resecentrum Falun, där resenärsservice innebar att skapa möjligheter att köpa biljetter och förtäring. Ett samband kunde tydas mellan målsättningar inom kategorin *Resenärens perspektiv* som framkom under intervjun och delmålen som jag upplevde kom till uttryck på platsen.

På grund av trafiksituationen med hög belastning vissa tider på dygnet upplevde jag att det fanns brister i delmålet som handlar om säkerhet för oskyddade trafikanter, överblick på platsen och tillgänglighet för funktionshindrade. Under platsbesöket upplevde jag att platsen var utformad med långa sträckor att gå mellan olika lokal- och regionaltrafik, vilket skapar dålig överblick och gör det svårt för förstagångsbesökare att orientera sig.



Figur 21. Bild från platsbesök 2016-01-16. Bild intill ett övergångsställe och en av rondellerna vid Korsnäs vägen. Mycket biltrafik vissa tider under dygnet leder till att platsen kring Korsnäs vägen upplevs som osäker.





### 5.1.3 Det offentliga stadsrummet

Delmål från kapitel 4.2.6 inom kategorin *Det offentliga stadsrummet* bedömdes övervägande inte eller delvis komma till uttryck på platsen. Många delmål innebar en svårighet att bedöma hur de kom till uttryck på platsen eftersom flertalet av dessa var formulerade med svårtolkade begrepp och få delmål innebar konkreta lösningar. Delmål med svårtolkade begrepp, till exempel "Gestaltning av mötesplatser som speglar stadens identitet" "Upplevelsevärden i anslutning till resecentrum" och "Utformningen av resecentrum har utgångspunkt från befintliga kultur historiska och arkitektoniska värden", var svåra att bedöma på platsen eftersom det var svårt att förstå dess innebörd. Under platsbesöket gjorde jag en bedömning av vad dessa delmål innebar och noterade om det saknades.

Gestaltningen av mötesplatserna utgjorde ett modernt inslag i stadsmiljön, men för mig var det svårt att se hur det stärkte identiteten på platsen. Ett upplevelsevärde, i form av ett museum, bedömdes finnas i anslutning till Resecentrum Faluns område. Jag bedömde tillägg av konst som ett upplevelsevärde, vilket uppfattades finnas inomhus i Regionbussterminalen och i rondellerna vid Korsnäs vägen. Genom att historiska byggnader, så som den äldre stationsbyggnaden och Johanssonska huset, hade bevarats bedömdes utformningen av Resecentrum Falun vara delvis ur historisk utgångspunkt.

Figur 22. Bild från platsbesök 2016-10-14. Tilltalande utformning av resecentrum, trots det utan folkliv.







Figur 23. Bild från platsbesök 2016-10-14. Bilden visar en byggnad som har bevarats och stråk som leder besökaren mellan Regionbussterminalen och Knutpunkten. Delmålet "Gröna stråk som leder människan" anses inte vara uppfyllt eftersom det upplevdes saknades på platsen. Hantering av sidoområden och plantering av trädalléer i framtiden skulle kunna bidra till att delmålet uppfylls.

Huvudsyftet inom denna kategori, baserat på dokumentgranskningen, noterades vara vikten av att skapa offentliga miljöer för resenärer och befolkningen. Projektledaren från Trafikverket påpekade i intervjun att funktionen var central i deras målsättning samtidigt som det var viktigt att skapa en tilltalande anläggning.

Under platsbesöket noterade jag flertalet offentliga mötesplatser, utformade för möten och vistelse. Jag uppfattade att Resecentrum Falun var en tilltalande anläggning med genomtänkt gestaltning av de offentliga ytorna. Trots det upplevde jag Resecentrum Falun som en relativt folktom plats när jag besökte den. Platsen fungerade snarare som en hållplats dit resenärer tar sig för att resa vidare. Jag uppfattade inte att Resecentrum Falun var en plats som bjuder in till aktivitet och bringar mycket folkliv.

En bedömning gjordes att om några år kan uppfattningen förändras om delmålen "Trädplanteringar som skapar helhet" och "Vegetation på tak", genom att trädrader och vegetation växer upp och bidrar till att skapa helhet på platsen.

Under platsbesöket noterade jag att det fanns anläggning för cykel, bil och taxi. Bussterminalen var placerad intill järnvägen. Det fanns även gång- och cykelvägar med skyltar och tydliga markeringar. Under platsbesöket ansågs det inte vara tillräckligt för att platsen skulle vara lättorienterad. Jag upplevde under platsbesöket att delmålet som handlar om att gröna och offentliga ytor ska leda besökaren och koppla samman resecentrum med dess omgivning inte hade kommit till uttryck på platsen. En bristfällig hantering av sidoområden och stråk utan trädalléer försämrade upplevelsen av det föregående nämnda delmålet.



## 5.2 Slutsats

I kapitel 3 beskriver Boverket (2012) att resecentrum kan fungera som en tillväxtmotor till staden och bidra till utveckling av regionen. I fallstudien framgick det att Falu kommun har investerat i infrastruktur och kollektivtrafik vilket Andersson (2011) menar att det kan visa sig vara samhällsekonomiskt fördelaktigt i framtiden eftersom det gynnar arbetsmarknaden i regionen. I kategorin *Stadens utveckling* noterades delmål som under fallstudien upplevdes innebära stora förändringar för staden. Under platsbesöket kom jag till insikt med att stora förändringar så som att stärka kopplingar till andra stadsdelar eller regioner innebär ett längre tidsperspektiv än delmålen inom de två andra kategorierna. En slutsats som kan dras är att målsättningar inom ett längre tidsperspektiv är beroende av politiska beslut och privata aktörer som ser fördelen av att utveckla inom det strategiska området.

Enligt Bakerson (2010) och Banverket (2009) kan ett resecentrum skapa möjligheter för resenärer att byta till kollektivtrafik och mellan olika transportslag enkelt och smidigt. Gemensamt påpekade aktörerna och konsulten att resenärens perspektiv var en viktig del i målsättningen. De var överens om att målsättningen innebar att Resecentrum Falun ska genom sin funktion tillgodose resenärens behov att resa i kollektivtrafiken. Platsbesöket visade att delmålen inom kategorin *Resenärens perspektiv*, understrykte denna målsättning där flera delmål bedömdes komma till uttryck på platsen. Bakerson (2010) och Banverket (2009) menar att ett resecentrum ska erbjuda resenärer möjligheter till förtäring och köp av biljetter, vilket jag även bedömde kom till uttryck på platsen.

Banverket (2009) definierar resecentrum som en knutpunkt för människor, vilket i sin tur ställer krav på tillgänglighet, säkerhet och därmed upplevd trygghet. Under platsbesöket uppfattade jag brister i hur säkerheten och tryggheten upplevdes eftersom att platsen präglades av biltrafik och var delvis svårorienterad för fotgängare. Flertalet delmål från kapitel 4.2.6 inom kategorin *Det offentliga stadsrummet* bedömdes inte eller delvis komma till uttryck på platsen. Resultatet från fallstudien visade att Resecentrum Faluns funktionella lösning var viktig, samtidigt som det fanns en ambition att utforma en attraktiv plats med rumsliga kvalitéer. Enligt Banverket (2009) är en utmaning med resecentrum att

den består av infrastruktur som sätter prägel på utformningen. Platsbesöket visade att Resecentrum Faluns utformning var präglad av hårdgjorda ytor och infrastruktur där det saknades platser där människor stannar kvar vid som kan gynna ett folkliv. Delmålen inom kategorin *Det offentliga stadsrummet* var svåra att bedöma på platsen eftersom de var beskrivna med svårtolkade begrepp. Under intervjuerna med aktörerna framkom det att tonvikten ligger i den funktionella lösningen, vilket kan ha bidragit till att målsättningar kopplade till *Det offentliga stadsrummet* kompromissades bort under arbetsprocessens gång.

Enligt Trafikverket (2013a) är det viktigt att i ett tidigt skede begränsa tolkningsutrymmet genom att beskriva hur rumsliga kvalitéer, som kan ställa krav på exempelvis resecentrums identitet, ska konkretiseras på platsen. Under intervjuerna med aktörerna framkom det ett fokus kring målsättningar att skapa en tryggare stadsmiljö, länka samman staden, reducera barriärer, samordna trafikslag och erbjuda resenären möjligheter till att resa. En slutsats baserat på litteraturstudien och fallstudien kan dras är att alla dessa aspekter är viktiga i ett välfungerande resecentrum. Projektledaren från Trafikverket beskrev under intervjun att det kan vara svårt att omvandla målsättningar kring gestaltning som innefattar rumsliga kvalitéer och värden i det offentliga stadsrummet till riktlinjer som ska kunna följas upp. Platsbesöket visade att målsättningar med konkreta lösningar inom *Resenärens perspektiv* blev lyckat och kom till uttryck i den färdigställda anläggningen. Vidare visades det sig att delar av målsättningarna inom kategorierna *Stadens utveckling* och *Det offentliga rummet* kompromissades bort under vägen och kom därmed inte till uttryck i den färdigställda anläggningen. Det fanns även en skillnad i målsättningens detaljerings- och konkretiseringsgrad vilket har varit en avgörande faktor vid bedömningen av hur målsättningen kom till uttryck i den färdigställda anläggningen.

I del 3.2 kunde tre viktiga faktorer i en arbetsprocess mellan aktörer utläsas. Baserat på intervjuerna och del 4.1.9 tillkom två faktorer som visade sig vara viktiga i arbetsprocessen med Resecentrum Falun. Med utgångspunkt från intervjun byggde arbetsprocessen mellan aktörerna på samarbete, samsyn, konkretisering, kontinuitet och projektledare med huvudansvar. Det visade sig att detta gav fördel när målsättningarna kom till uttryck på platsen.

## 6. DISKUSSION

I detta kapitel diskuterar jag om examensarbetets syfte har uppnåtts, begreppet vision och målsättning samt metodval. Avslutningsvis diskuterar jag nya insikter och frågeställningar att utforska vidare

## 6.1 Har syftet uppnåtts?

Syftet med examensarbetet var att undersöka skillnader mellan målsättningar från planeringsskedet och den färdigställda anläggningen, samt belysa faktorer från arbetsprocessen som ledde till ett resultat som bedömdes vara lyckat av konsulter i branschen. Undersökningen visade att det inte fanns något enkelt svar på skillnader mellan målsättning och verklighet, samt att arbetsprocessen mellan aktörer kan vara komplex och utmanande. Vidare visade det sig att målsättningar, vilka inte är formulerade som krav men ändå ska ge uttryck på platsen, kan innebära en utmaning att bedöma i den färdigställda anläggningen.

De flesta delmålen inom *Resenärens perspektiv* var tydliga funktionella lösningar och bedömdes komma till uttryck på platsen. Men flertalet delmål inom *Stadens utveckling* och *Det offentliga stadsrummet* bedömdes inte komma till uttryck på platsen. Bedömningen gjordes drygt ett och ett halvt år efter invigningen, vilket kan innebära att platsen fortfarande är utveckling. Aktörerna som intervjuades i detta examensarbete har varit med och påverkat under en viss tidsperiod. I den fortsatta utvecklingen av Resecentrum Falun involveras andra aktörer i arbetsprocessen, vilket även kommer att påverka platsen i framtiden.

### 6.1.1 En gynnsam arbetsprocess

Fallstudien visade att även de inblandade aktörerna ansåg projektet Resecentrum Falun som lyckat när det gällde arbetsprocess och färdigställande. En god kontakt skapades mellan aktörerna genom möten och studiebesök under arbetsprocessen, vilket ledde till ett fördelaktigt samarbete. Det fanns en kontinuitet där projektledarna från Falu kommun och Dalatrafik hade varit delaktiga i projektet sedan lång tid tillbaka. När jag som utomstående person försökte sätta mig in och belysa viktiga faktorer från arbetsprocessen hjälpte intervjuerna mig att skapa en bild över hur det gick till.

Med stöd från min undersökning uppfattar jag att aktörernas arbetsprocess bestod av mycket interna möten och diskussioner. Resultatet visade att den strategin fungerade bra för Resecentrum Falun tack vare att samma personer hade varit delaktiga i projektet från tidigt skede till färdigställandet av anläggningen. Interna möten, engagemang från delaktiga per-

soner och kontinuitet i projektet visade sig vara en styrka i arbetsprocessen eftersom personerna i fråga hade stor erfarenhet och kunskap av projektet.

Det visade sig att personerna i fråga hade stort engagemang för projektet och fyllde en viktig roll. Interna möten, engagemang från delaktiga personer och kontinuitet i projektet visade sig vara en styrka i arbetsprocessen eftersom personerna i fråga hade stor erfarenhet och kunskap av projektet.

Att förlita sig på en arbetsprocess baserat på interna möten och beroende av enskilda personer kan, enligt min uppfattning, vara en skör strategi att förlita sig på. Det blir extra känsligt när arbetsprocessen pågår under en längre tidsperiod. Enligt min uppfattning kan det likväl vara en styrka som svaghet att projektet hänger på de enskilda personerna, eftersom det kan vara beroende av individens öppenhet för hanteringen av specifika frågor. Vidare kan det innebära en stor förlust för projektet när bortfall av en specifik person uppstår.

Trafikverket (2014a) beskrev att ett program kan användas för att säkerställa en hög kvalitet av anläggningen och för att kommunicera med de inblandade aktörerna. Baserat på fallstudien visade sig att Programmet (Falu kommun 2012) var ett bra sätt att förmedla en tydlig bild över aktörernas gemensamma målsättningar. Det visade sig att programmet kan vara en bra strategi för att involvera nya i arbetsprocessen och för att engagera utomstående. Därmed lyfts vikten fram av att utforma ett program med tydliga och konkreta målsättningar som hanterar både funktionella lösningar och en gestaltning av platsen.

Projektledarna från Falu kommun, Trafikverket och Dalatrafik hänvisade till att den gemensamma målsättningen fanns olika avtal och i programmet (Falu kommun 2012). Programmet (Falu kommun 2012) samlade aktörernas gemensamma målsättningar. Den interna arbetsprocessen och målsättningar som formulerades i olika avtal gjorde det svårt för mig som utomstående att identifiera vilka målsättningar som växte fram under arbetsprocessens gång. Baserat på intervjuerna och resultatet från platsbesöket kunde jag göra ett antagande om vilka delar av målsättningarna som kompromissades bort.

Mina åsikter kring Resecentrum Falun och om det blev fint eller fult, är inte relevant att ta upp eftersom bedömningen blev subjektiv från min sida och kan skilja sig när någon annan gör bedömningen med ett annat perspektiv. Det som är relevant att ta upp i diskussionen, är ta steget åt sidan och föra ett resonemang om arbetsprocessen, hur målsättningarna kommer till uttryck på platsen och vad som kompromissades bort.

### 6.1.2 Ett glapp kan uppstå

Examensarbetet inleddes med att belysa problematiken i glappet mellan målsättningar som tas fram i planeringsskedet och det verkliga resultatet (Svensson 2015). För att uppnå ett lyckat resultat i ett infrastrukturprojekt innebär det att aktörer med olika inriktningar samverkar i arbetsprocessen med en gemensam vision och målsättning (Trafikverket 2013a). Tack vare god kontinuitet, utan bortfall av personer med ledande roller, genom hela arbetsprocessen i Resecentrum Falun uppstod det inget glapp på grund av detta. I den här typen av projekt visade det sig att arbetsprocessen är väldigt lång, därför är det relevant att diskutera vad som kan hända om personer byts ut under arbetsprocessen.

Min bedömning från undersökningen är att resecentrum är ett projekt med många styrande praktiska delar, såsom järnvägskommunikationer, att förhålla sig till. Baserat på resultatet från kategorin Det offentliga stadsrummet kan det uppstå svårigheter att möta värden, där uppfattningen av dess innebörd kan variera, på en sådan plats. Vidare visar resultatet från undersökningen att när tolkningsutrymmet blir för stort, kring hur platsen upplevs, kan värdefulla kvalitéer kompromissas bort. I fallstudien framgick det ambitioner att utforma en attraktiv plats med rumsliga kvalitéer och upplevelsevärden, men målsättningarna hade för stort tolkningsutrymme vilket försvårade bedömningen. Vidare antas det vara svårt att specificera målsättningar som bär på kvalitéer som är beroende av hur platsen upplevs av individen. Dessa målsättningar hade för stort tolkningsutrymme, kompromissades bort och kom inte till uttryck på platsen, vilket anses vara en orsak som ledde till ett glapp mellan målsättningar från planeringsskedet och den färdigställda anläggningen.

Viktigt att förtydliga i sammanhanget är att målsättningar inom kategorin Det offentliga stadsrum-

met som innebär exempelvis upplevelsevärden inte anses vara något dåligt, det är goda ambitioner som framförs, men fallstudien och slutsatsen visar att dessa kan vara svåra att bedöma på plats. Jag anser att det är viktigt att i ett tidigt skede att vara överens i projektgruppen om gestaltningen av värden där uppfattningen om dess innebörd kan skilja sig, så som upplevelsevärden, stråk som leder besökaren, folkliv och tilltalande utformning av offentliga platser. Genom att beskriva målsättningarna konkret och visa bilder med exempel i ett tidigt skede kan bedömningen förenklas.

Med stöd från min undersökning anser jag att resecentrum är en plats med stor potential till att skapa värden i det offentliga stadsrummet. Utveckling av ett resecentrum kan bidra till att en ny mittpunkt i staden skapas som drar till sig människor. Många människor kommer dit, väntar in tåg, eller väntar på någon som kommer med bussen eller tåget, vilket kan utnyttjas vid utformning av ett resecentrum. För att målsättningar som handlar om att skapa värden i det offentliga stadsrummet inte ska kompromissas bort kan en landskapsarkitekt fungera som ett beställarstöd i ett tidigt skede eftersom vi är specialiserade på att utforma stadsmiljöer. Landskapsarkitekten som beställarstöd kan se målsättningen i fler dimensioner och se till att funktionen och gestaltningen går hand i hand.



## 6.2 Begreppen vision och målsättning

Som tidigare nämndes i introduktionen kan målstyrande processer reglera olika nivåer av planering. Resultatet från fallstudien visade ett exempel över hur en målstyrd planering inom kommunen kommer till verklighet i en färdigställd anläggning. Resecentrum Falun har skapat möjligheter till att resa med kollektivtrafik, vilket kan bidra till regionförstoring och att stadens centrum binds samman. Skillnaden mellan en målstyrande planeringsprocess och en norminriktad är att vid formulering av mål skapas planer som blir mer förankrade i det lokala sammanhanget. Resultatet av undersökningen visar att den målstyrande planeringsprocessen kan ha stora fördelar. Genom att sätta upp visioner och mål utifrån platsens förutsättningar ges utrymme för att skapa innovativa och kreativa idéer, samtidigt kräver det ett engagemang av inblandade personer för att det inte ska uppstå ett glapp mellan målsättning och verklighet.

Begreppen vision och målsättning innebar utmaningar med examensarbetet eftersom det i fallstudien var svårt att identifiera den övergripande visionen eller målsättningen. Med examensarbetet har jag kommit till insikt med att vision och målsättning är svårangripna begrepp eftersom det finns ett stort tolkningsutrymme om dess innebörd. Vision som begrepp är sällan använt under arbetsprocessen utan

fungerar snarare som ett eftersträvat mål som kanske inte ens uppnås. Aktörerna kan förmedla en gemensam vision som ett önskvärt tillstånd, vilket kan vara motiverat att förmedla när arbetsprocessen är i ett tidigt skede och fler alternativ finns.

Med stöd från min undersökning kan vikten av att hålla målsättningarna aktuella under projektets gång tydliggöras. Målsättningar tas fram tidigt i planeringsskedet och projekt av den här typen kan hålla på under en lång tid. Vidare är det viktigt att ständigt under arbetsprocessen omvärdera målsättningen och vara öppen för förändring. Krav och behov kan förändras där målsättningar från ett tidigt skede inte längre är relevanta.

En komplex frågeställning som är relevant att framhäva i diskussionen är hur, när och var krav kan ställas på att målsättningar ska komma till uttryck. I vilket fall ska målsättningen vara utmanade och i vilket fall är det viktigt att den är konkret? Resultatet visade att det fanns en brist vid konkretiseringen av vissa målsättningar vilket gjorde det svårt att bedöma hur de kom till uttryck. Vidare bör det diskuteras i arbetsprocessen var ansvaret ligger att visionen och målsättningen uppnås. Undersökningen visar att om målsättningen låses i ett tidigt skede kan det uppstå begränsningar i den kreativa processen, samtidigt som det kan innebära för stort tolkningsutrymme när målsättningen lämnas öppen.



## 6.3 Metoddiskussion

Metoderna för examensarbetet var en litteraturstudie och en fallstudie som bestod av mer specifika metoder: semi-strukturerade intervjuer, dokumentgranskning samt platsbesök.

### 6.3.1 Litteraturstudie

Litteraturstudien hjälpte mig dra slutsatser som utgjorde en grund vid insamlingen och bearbetningen av resultatet från fallstudien. Det innebar att jag kunde bearbeta och analysera resultatet på ett strukturerat sätt. I detta fall valde jag att vända mig till litteratur som beskrev resecentrum och där jag kunde utläsa tre perspektiv som resecentrum berör. Perspektiven användes som hjälp när målsättningarna konkretiserades till delmål. Litteraturen belyste även viktiga faktorer i en arbetsprocess med resecentrum där faktorerna var ett stöd för bearbeta resultatet från intervjuerna. Det visade sig vara användbart att ha litteraturstudien som stöd vid bedömningen av målsättningarnas uttryck på platsen eftersom strukturen förenklade konkretiseringen av delmål. Mitt förhållningssätt till litteraturstudien fick följder i att resultatet vinklades efter den litteratur som valdes ut för undersökningen. Trafikverket har gett ut flertalet handböcker och rapporter ämnat för denna typ av projekt, vilket fick följder i att mycket av den valda litteraturen kommer därifrån. Eftersom jag strategiskt valde ut litteraturen, anpassad till undersökningen, valde jag att förlita mig på urvalet.

### 6.3.2 Fallstudie

För att uppnå syftet med examensarbetet började jag med att definiera vilka målsättningar som fanns formulerade i planeringsskedet för Resecentrum Falun. Fallstudien av ett verkligt exempel gav mig kontextberoende kunskap (Granvik 2005). I min undersökning definierades kontexten av platsen Resecentrum Falun som bidrog till att jag kunde undersöka skillnader mellan målsättningar i planeringsskedet och den färdigställda anläggningen.

Fallstudien delades upp baserat på vilken metod som användes: intervju och dokumentgranskning. Valet av dokument och intervjupersoner innebar ytterligare en avgränsning för arbetet. Personerna som valdes till intervju var projektledarna från Falu kommun, Trafikverket och Dalatrafik samt konsulten som hade ansvar vid utformandet av Program-

met (Falu kommun 2012). Intervjuerna bidrog till en förståelse om arbetsprocessen och om de olika aktörernas målsättningar med projektet. Trafikverkets projektledare under planeringsskedet hade slutat och därför intervjuades projektledaren från byggskedet. Det påverkade resultatet från intervjun eftersom projektledaren från byggskedet kan ha haft en annan uppfattning om arbetsprocessen. Under intervjuerna reflekterade jag över vad som sades eftersom informationen kunde präglas av vad den enskilde personen berättade. Projektet Resecentrum Falun pågick under en lång tid vilket kan innebära att de intervjuade inte mindes alla detaljer från arbetsprocessen i planeringsskedet. Det var utmanande att bearbeta texten, formulera tydligt för läsaren och hålla en neutral skildring från min sida. Men jag förbättrade situationen genom att strukturerat ordna upp texten i punktform, sammanfatta och lyfta fram delar som jag ansåg vara viktiga.

Dokumentgranskningen bidrog till att skapa förståelse av målsättningarna för Resecentrum Falun som främst innebar att samordna trafikslag och förbättra kopplingar i kollektivtrafiken. Jag granskade fem dokument som speglade både aktörernas gemensamma målsättningar och Falu kommuns målsättningar. Urvalsprocessen var utmanande och tidskrävande när jag skulle identifiera målsättningar och konkretisera dessa till delmål. I undersökningen, vid bedömningen av hur målsättningarna kom till uttryck, valde jag att tolka flera dokument istället för att endast förhålla mig till ett program. Genom att undersöka hur målsättningarna växte fram genom dokumenten kunde jag skapa mig ett större helhetsgrepp om projektet och sedan identifiera vilka målsättningar som jag ansåg vara viktiga.

### 6.3.3 Platsbesök

För att bedöma hur målsättningarna kom till uttryck på platsen utformade jag en checklista som jag hade med mig under platsbesöket. Jag utformade checklistan med utgångspunkt från litteraturstudien, intervjuerna och dokumentgranskningen i examensarbetet. Svårigheten var att välja ut målsättningar konkreta nog för att kunna bedöma dess uttryck på platsen. För att hantera osäkerheten som uppstod vid bedömningen utformades checklistan med tre kriterier för hur delmålet kom till uttryck på platsen: inte uppfyllt, delvis uppfyllt eller uppfyllt. Metoden gav en bild över hur delmålen kom till uttryck och var sedan ett stöd när jag skulle redovisa detta i textform.

En annan mer renodlad och utförlig analysmetod, med stöd från aktuell forskning, för platsbesöket hade med fördel kunnat utnyttjas, men det fanns inte tid för det inom ramen för examensarbetet. Dokumentgranskningen var tidskrävande vilket gjorde att jag utformade och använde checklistan stöd under platsbesöket.

Bedömningen av hur målsättningar kommer till uttryck kan förenklas och bli mindre subjektiv genom att involvera fler personer, speciellt resenärer eftersom dessa är brukare av platsen, i platsbesöket och på så vis kunna föra ett resonemang kring hur värden, som dess innebörd kan uppfattas olika, kommer till uttryck. Det kan göras genom att anordna workshops, platsintervjuer eller platsbesök i grupp. Bristen på tidsutrymme inom ramen av examensarbetet gjorde det inte möjligt för mig att tillämpa några av dessa förslag. Ett förslag till att vidareutveckla metoden är att först hålla intervjuer med projektledare för att få ett helhetsperspektiv och förståelse om projektet. Nästa steg kan innebära ett individuellt platsbesök där en egen uppfattning skapas om platsen. Vidare följs det av ett platsbesök tillsammans med exempelvis några utvalda resenärer för att skapa möjligheter till att föra ett resonemang i bedömningen.

## 6.4 Nya insikter

Mitt bidrag till problematiken, glappet mellan målsättning och verklighet, är att jag undersöker dessa skillnader i ett enskilt projekt. Genom att belysa viktiga faktorer från arbetsprocessen har jag kommit till insikt om att processen är viktig och förståelsen för olika yrkesroller. Jag anser att landskapsarkitekten fyller en viktig roll i samhällsutvecklingen, eftersom genom vårt breda yrkeskunnande kan vi bidra till att skapa trivsamma miljöer i det offentliga rummet. Ytterligare har jag kommit till insikt med att det ekonomiska intresset och funktionaliteten är två styrande faktorer i denna typ av projekt, vilket även är förståeligt eftersom byggnationen av ett resecentrum innebär stora investeringar.

När jag påbörjade examensarbetet hade jag en förutfattad mening att ambitioner i ett projekt ofta i slutändan inte stämmer överens med vad som var tänkt från början. Jag har insett att vid bedömning av ett enskilt projekt är det lätt att fokusera på vad som sägs i början och hur det ser ut när det är klart. Med stöd från undersökningen har jag kommit till insikt med att processen är lika viktig samt att inblandade har en tydlig gemensam målsättning. Processen är viktig eftersom det är där utrymme finns för kreativitet, samordningsmöten, dialoger och kompromisser fram och tillbaka.

Detta examensarbete är relevant för landskapsarkitekter som vill förstå sammanhanget i denna typ av projekt som vi ingår i. I arbetsprocessen spelar individen en betydande roll, samtidigt som projektorganisationen och arbetsprocessen är desto viktigare.

### 6.4.1 Nya frågeställningar

- När i processen och färdigställandet av anläggningen kan en bedömning göras om projektet är lyckat eller inte?
- Hur formuleras värden, som uppfattningen av dess innebörd kan variera, till konkreta målsättningar som går att bedöma i den färdigställda anläggningen?
- Hur kan målsättningar rörande gestaltning formuleras till krav?
- I vilket skede ska målsättningar läsas och i vilket skede ska de lämnas mer öppna?
- Hur ser medborgarna och resenärerna på Rese-centrum Falun från målsättning till verklighet? Hur tycker de att det färdigställda resultatet blev?

## 7. REFERENSER

Andersson, Martin (2011). *Vad hände sen? Utvecklingen på den svenska sidan av Öresundsregionen efter bron*. (Elektronisk) Handelskammaren. URL: [http://www.handelskammaren.com/fileadmin/user\\_upload/Press/Rapporter/Vad\\_h%C3%A4nde\\_sen\\_rapport\\_final\\_110317.pdf](http://www.handelskammaren.com/fileadmin/user_upload/Press/Rapporter/Vad_h%C3%A4nde_sen_rapport_final_110317.pdf) [2017-01-24]

Bakerson, Aram (2010). *Från järnvägsstation till kommunikationsnod: en studie av verksamhetsfunktioner, rumsliga komponenter och anpassning till nutida resandebestånd i järnvägsstationer från sju länder*. Diss. Göteborg : Chalmers tekniska högskola, 2010. URL: <http://publications.lib.chalmers.se/cpl/record/index.xhtml?pubid=122838>

Banverket (2009). *Järnvägen i samhällsplaneringen: underlag för tillämpning av miljöbalken och plan- och bygglagen*. Borlänge: Banverket

Bergström, Göran & Boréus, Kristina (red.) (2005). *Textens mening och makt: metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*. 2., [omarb.] uppl. Lund: Studentlitteratur

Boverket (2005). *Är regionförstoring hållbar?* [Elektronisk resurs]. 1. uppl. (2005). Karlskrona: Boverket. [http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2005/ar\\_regionforstoring\\_hallbar.pdf](http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2005/ar_regionforstoring_hallbar.pdf)

Boverket (2016). *Regional planering – för en stärkt samordning*. URL: <http://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/regional-planering/> [2017-03-08]

Dalatrafik (u.å). *Vi ägs av Region Dalarna*. URL: <http://www.dalatrafik.se/sv/kontakt/dalatrafik/> [2017-02-09]

Falu kommun, Trafikverket, Dalatrafik och Jernhusen (2003) *Resecentrum Falun - Program för parallella uppdrag* (G&P0075/03-323).

Falu kommun (2006). *Översiktsplan för Falu kommun, fördjupning för Södra centrum*. Falun: Falu kommun

Falu Kommun (2010). *Detaljplan för Knutpunkten mm*. Falun: Falu kommun

Falu kommun (2012). *Program - Resecentrum Falun*. Falun: Falu kommun

Falu Kommun (2013). *Detaljplan för Regionbuss-terminalen*. Falun: Falu kommun

Falun (2016a). *Om Falun – korta fakta*. URL: <http://www.falun.se/bygga-bo--miljo/flytta-hit-ny-i-falun/om-falun---korta-fakta.html> [2016-10-10]

Falun (2016b). *Frågor och svar om Resecentrum Falun*. URL: <http://www.falun.se/trafik--resor/trafik-och-gator/resecentrum-falun/fragor-och-svar-om-resecentrum-falun.html> [2017-02-09]



- Granvik, Madeleine (2005). *Implementation of the Habitat-agenda in local communities: late modern living conditions and residents' interest, time for and real action in citizen participation, in a Swedish and Russian context*. Diss. Uppsala: Sveriges lantbruksuniversitet. URL: <http://epsilon.slu.se/2005108.pdf>
- Kvale, Steinar (1997). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur
- Mistra Urban Futures (2013). *Det urbana stations-samhället* (2013:3). Göteborg: Mistra Urban Futures.
- Nyström, Jan (1999). *Planeringens grunder: en översikt*. Lund: Studentlitteratur
- Svensson, Tony (2015). *Varför gör vi inte som vi säger? Realitet, retorik och dialektik i svensk stadsutveckling med fokus på energi och fysiska strukturer*. Diss. Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan. URL: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:808780/FULLTEXT01.pdf>
- Stake, Robert E. (1995). *The art of case study research*. Thousand Oaks, Calif.: Sage
- Statistiska central byrån (2016). *Befolkningsstatistik 1 november*. URL: <http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/helarsstatistik--riket/befolkningsstatistik-1-november/> [2017-01-24]
- Svensk författningssamling (2010:900). *Plan- och byggnadslagen*. Stockholm: Näringsdepartementet
- Sweco (u.å.). *Falu RC Bussterminal*. URL: <http://www.sweco.se/vart-erbjudande/arkitektur/infrastruktur/falu-rc-bussterminal/> [2017-03-07]
- Trafikverket (2013a). *Stationshandbok*. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket (2013b). *Från planering till byggande*. URL: <http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Fran-planering-till-byggande/> [2017-03-08]
- Trafikverket (2014a). *Handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i Infrastrukturprojekt*. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket (2014b). *Så blir järnväg till*. URL: <http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Fran-planering-till-byggande/Sa-blir-vag-och-jarnvag-till/> [2017-03-08]
- Trafikverket (2016). *Sveriges Järnvägsnät*. URL: <http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/Sveriges-jarnvagsnat/> [2016-02-27]
- UNESCO (2016). *Världsarv i Sverige*. URL: <http://www.unesco.se/kultur/varldsarv/varldsarv-i-sverige/> [2017-02-09]

## 8. BILAGOR

### 8.1 Bilaga 1: Presentation av intervjuade personer

#### **Personer från respektive aktör:**

Per Grundström, Falu Kommun,  
Arkitekt/Projektledare

Per hade lång erfarenhet i projektet och var under planeringsskedet kommunens projektledare. I genomförandeskedet övergick rollen till att vara projektsamordnare och bevaka att det gemensamt framtagna programmet följdes. Under genomförandeskedet fanns en annan projektledare från Falu kommun för det aktiva arbetet att bygga kommunens del.

Kristina Wilander-Lindström, Trafikverket,  
Projektledare

Kristina var projektledare hos Trafikverket under byggskedet och hade insikt om arbetsprocessen under planeringsskedet.

Bengt Hamelius, Dalatrafik,  
Infrastrukturchef/Projektledare

Bengt hade lång erfarenhet i projektet och ansvarade för Dalatrafiks del i utvecklingen av Resecentrum Falun.

#### **Konsulten:**

Mathias Ahlgren, Sweco Architects,  
Landskapsarkitekt/Stadsplanerare

Mathias var ansvarig konsult i Swecos uppdrag vid utformningen av Program - Resecentrum Falun (Falu kommun 2012). Han är utbildad landskapsarkitekt och har stor erfarenhet av stadsplanering.

## 8.2 Bilaga 2: Intervjufrågor till projektledarna från Falu kommun, Trafikverket och Dalatrafik

### Inledande frågor

- Vilken roll hade du i projektet Resecentrum Falun?
- Under vilken tidsperiod var du delaktig i projektet Resecentrum?

### Del 1: Vision

- Berätta om de övergripande visionerna som ni hade i planeringsskedet för Resecentrum.
- Hur syns era visioner i planprogrammet och andra liknande dokument?

### Del 2: Processen

- Hur arbetade ni för att ta fram visionerna för Resecentrum Falun?
- Finns det något som har kunnat göras annorlunda i samarbetet mellan parterna? Om ja, vad och på vilket sätt?
- Finns det andra aktörer som har haft ett stort inflytande i processen och som i sin tur påverkat slutresultatet?
- På vilket sätt kom era visioner till uttryck?
- Hur har projektorganisationen fungerat?

### Del 3: Slutresultatet

- Nämn tre tidiga intentioner som fanns i början av projektet, som fick uttryck och blev lyckat i den färdigställda anläggningen.
- Gjordes det några medvetna val under arbetsprocessen som i sin tur gjorde att slutresultatet inte uppfyllde de visioner som fanns i planeringsskedet? Om ja, vilka?
- Vad anser ni om visionernas rimlighet för projektet Resecentrum Falun?

## 8.3 Bilaga 3: Intervjufrågor till konsulten

### Inledande frågor

- Vilken roll hade du som landskapsarkitekt i projektet Resecentrum Falun?
- Under vilken tidsperiod var du delaktig i projektet Resecentrum?

### Del 1: Vision

- Berätta om de övergripande visionerna som fanns för Resecentrum Falun.
- Vilken betydelse hade visionerna för projektet?
- Är det viktigt att ha en tydlig gemensam målbild och vision som stöd i arbetsprocessen? Om ja, på vilket sätt?
- Hur hanterades vision som begrepp i arbetsprocessen?
- Bröts visionen ned från övergripande till olika delmål?
- Följdes visionerna upp efter planeringsskedet? Om nej, varför? Om ja, hur?
- Varför valdes Swecos tävlingsförslag ut? Utveckla kopplingen till visionerna

### Del 2: Processen/samarbetet med aktörerna:

- Hur har ni arbetat för att ta hänsyn till de olika aktörernas visioner och mål? Utveckla samarbete.
- Vilka utmaningar stötte ni på när ni skulle ta hänsyn till alla aktörers visioner och mål?
- Finns det något som har kunnat göras annorlunda i samarbetet mellan aktörerna och konsulten? Utveckla på vilket sätt

### Del 3 Slutresultatet:

- Nämn några tidiga visioner/intentioner som fanns i början av projektet, som fick uttryck och blev lyckat i den färdigställda anläggningen.
- Fanns det några faktorer som påverkade förändringar av visionen under processens gång?
- Var det något som hände under processens gång som ledde till att visionen fick ändras som i sin tur påverkade slutresultatet?
- Hur realistiska var de ursprungliga visionerna för Resecentrum Falun?



## 8.4 Bilaga 4: Checklista från platsbesöket

### Stadens utveckling

MÅLSÄTTNING	→			VERKLIGHET
Identifierade delmål	Delmål kommer inte till uttryck på platsen	Delmål kommer delvis till uttryck på platsen	Delmål kommer till uttryck på platsen	
Bebyggelse länkar samman och leder människan visuellt genom platsen				
Befintliga stationsbyggnaden behålls som riktmärke				
Etablering av verksamheter från näringslivet i anslutning till resecentrum				
Korsnäsvägen utformad till en gata av stadskaraktär				
Sammankopplad och tillgänglig kollektiv- och fordonstrafik				
Sammanlänkad stad och reducering av barriärer				
Stark koppling till andra stadsdelar				
Säkerhet i stadsmiljön				
Utveckling av bebyggelse i anslutning till resecentrum				

### Resenärens perspektiv

MÅLSÄTTNING	→			VERKLIGHET
Identifierade delmål	Delmål kommer inte till uttryck på platsen	Delmål kommer delvis till uttryck på platsen	Delmål kommer till uttryck på platsen	
God orienterbarhet				
Möjlighet att köpa biljetter				
Möjlighet till förtäring				
Möjligheter att byta trafikslag smidigt				
Möjligheter att vänta in trafikslag bekvämt				
Möjligheter till lokal och regional arbetspendling				
Planskild korsning av järnvägsspåren				
Tillgänglighet för funktionshindrade				
Upplevd säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter				
Överblick på platsen				

## Det offentliga stadsrummet

MÅLSÄTTNING		→ VERKLIGHET		
Identifierade delmål	Delmål kommer inte till uttryck på platsen	Delmål kommer delvis till uttryck på platsen	Delmål kommer till uttryck på platsen	
Angöring för cykel, bil och taxi				
Bussterminal placerad intill järnvägen				
Cykel- och gångstråk som leder människor				
Dagvattenhantering i gestaltning				
Entréväningar utformade till en variation av händelser				
Folkliv vid de offentliga ytorna i anslutning till resecentrum				
Gestaltning av mötesplatser som speglar stadens identitet				
Gröna och offentliga ytor som leder besökaren och kopplar samman resecentrum med dess omgivning				
Konstillägg i den offentliga miljön				
Offentliga ytor som bjuder in till aktivitet				
Platser för möten				
Platser för rekreation				
Platser för vistelse				
Resecentrum upplevs som säkert och tryggt				
Solceller på tak				
Stråk med god överblick				
Tilltalande utformning av resecentrum				
Trädplanteringar som skapar helhet				
Upplevelsevärden i anslutning till resecentrum				
Utformningen av resecentrum har utgångspunkt från befintliga kulturhistoriska och arkitektoniska värden				
Vegetation på tak				



